DEUXIÈME ÉDITION 2012-2013

Régénération urbaine

RÉFLEXIONS SUR LE DEVENIR D'UNE ZONE INDUSTRIELLE DE LA PÉRIPHÉRIE LIÉGEOISE

CONCOURS D'URBANISME POUR ÉTUDIANTS







Editeur responsable :
Union Wallonne des Architectes asbl
Rue de l'Ange, 48 · 5000 Namur
Coordination de l'ouvrage :
Christian Dubois et Ileana Radulescu
Relecture :
Pierre Lemineur
Conception graphique :
Debie Graphic Design, Liège
Impression :
Imprimerie Massoz
Traduction NL-D-EN :
Agence Skrivanek, Bruxelles
Photos 24/10/2013 :
© Tilt-photographie
Avec le soutien de :



Imprimé à 800 exemplaires
Juin 2014
Les illustrations en couvertures 1 et 4 sont extraites du projet lauréat (n°15)

Régénération urbaine

RÉFLEXIONS SUR LE DEVENIR D'UNE ZONE INDUSTRIELLE DE LA PÉRIPHÉRIE LIÉGEOISE

CONCOURS D'URBANISME POUR ÉTUDIANTS

Concours d'Urbanisme pour Étudiants des Établissements de la Fédération Wallonie-Bruxelles
qui dispensent un enseignement en Architecture, en Urbanisme ou en Aménagement du Territoire

DEUXIÈME ÉDITION 2012-2013

Une initiative du Ministre wallon de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité

Une organisation de l'Union Wallonne des Architectes
dans le cadre de sa mission « Maison Régionale de l'Architecture et de l'Urbanisme »



Avec le soutien de la Wallonie

Sommaire

(*) L'ouvrage présente tous les 21 projets participants, en commençant par les 4 projets primés.
Les numéros (1 à 22) représentent les numéros d'inscription attribués par les organisateurs en vue de garantir l'anonymat des auteurs.
(Le projet portant le numéro 2 n'a finalement pas été remis par l'équipe initialement inscrite.)
Les textes de présentation des projets sont repris à l'identique des documents remis par les étudiants.



Avant-propos



L'évolution institutionnelle de notre pays impose la prise en main de l'avenir de notre Région. Conjointement à ces évolutions politiques, d'autres contraintes pèsent sur la Wallonie. Ces contraintes sont économiques, démographiques et environnementales.
Ce ne sera que par des réformes en profondeur que nous pourrons répondre aux nouveaux défis de la société de demain. Les décisions à prendre seront radicales et elles devront faire l'objet d'un consensus courageux et constructif. Il est probable que les citoyens ne se soient pas encore habitués aux nouvelles évolutions dans nos façons de vivre, d'habiter, de travailler, de se déplacer. Or il est urgent de modifier nos habitudes, nos modes de penser. Il faudra dès lors que les mentalités, tant de nos décideurs que de notre population, changent ; en cela, la tâche ne sera pas aisée.

Dans cette perspective, les théoriciens de l'aménagement du territoire, les architectes, ont, parmi d'autres, une tâche à assumer. Ils doivent en fonction de toutes ces contraintes offrir des visions et des solutions pour l'organisation de notre société. Or, les contraintes normatives, financières, administratives façonnent notre quotidien. Et c'est probablement dans la contrainte que les créateurs excellent ; sans elle, la pensée s'égare en utopies.

Ce Concours, une initiative du Ministre de l'Aménagement du Territoire à l'attention des étudiants - les futurs concepteurs -, fait partie intégrante de l'ensemble des structures créées en vue de répondre de façon concrète, par leur conjonction, aux nouveaux besoins de notre société. Non seulement de nouvelles réglementations, telle le CoDT, Code du développement territorial, mais aussi de nouveaux modes de financements sont à créer.

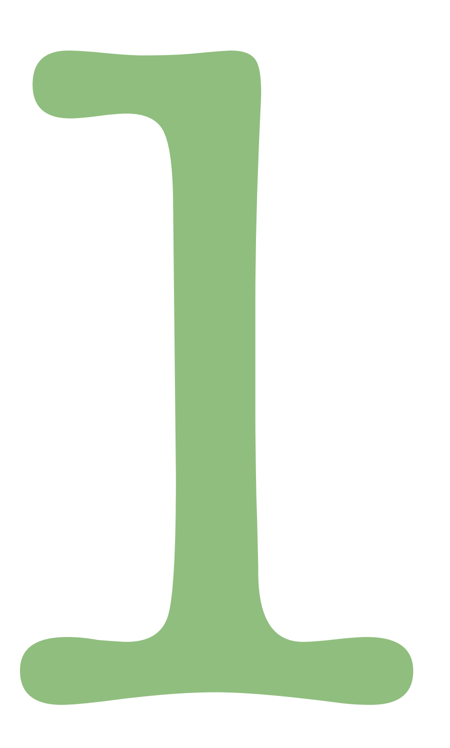
Ces dernières décennies, à l'image de l'ensemble de la Wallonie, la région liégeoise a trop souvent été liée au déclin industriel wallon. Pourtant, cette ville-état durant 800 ans, aura su plus que jamais garder son ardeur, c'est probablement ce qui lui a permis de tenir le cap et de tout mettre en œuvre pour rendre au bassin liégeois son dynamisme. Beaucoup de chantiers sont en cours, qu'il s'agisse de la reconstruction complète du bas de la ville de Seraing, ou encore du quartier de la gare des Guillemins en passant par la réappropriation des quais de Meuse, le tram, la Média-Cité, le Musée du Grand Curtius, l'Opéra Royal, le nouveau Théâtre... Conjointement à tous ces grands travaux publics, les investisseurs privés reviennent également : l'Ilot St-Michel, le Crowne Plaza, etc.

Si la Wallonie a jadis été une des régions les plus riches et les plus puissantes industriellement, il est une richesse que nous avons su garder et préserver, c'est l'étendue du territoire wallon. A cet égard, la prise en main et la gestion intelligente par les Gouvernements wallons successifs est exemplaire et elle permettra sans doute de relever les nouveaux défis démographiques et environnementaux que devra prochainement assumer la Wallonie.

Enfin, il faut saluer cette initiative du Ministre de l'Aménagement du Territoire, comme celle du Grand Prix d'Architecture de Wallonie, dont il est aussi l'initiateur. Ce sont toutes deux des actions qui, de façon très concrète et pertinente, permettent aux architectes et aux urbanistes de prendre confiance et d'ainsi œuvrer au redressement de la Wallonie.

Robert Treselj
Architecte
Président de l'Union Wallonne des Architectes

Le Concours



- Présentation de la 2e édition, 2012-2013
- Objectifs, thème, site
- Jury, critères d'évaluation, déroulement et conclusions
- Proclamation des résultats le 24 octobre 2013 à Liège


N3
E25
Loncin
31a
A602
N682
32
33
Rue de l'Epaise
Haut Douy
Parc
Commune d'ans
N637
Chaussée Roosevelt
Montegnée
Burenville
Grâce-Berleur

Présentation de la 2e édition, 2012-2013

Dans le cadre de sa mission intitulée « Maison Régionale de l'Architecture et de l'Urbanisme » subsidiée par les autorités de la Wallonie, l'Union wallonne des Architectes a organisé tout au long de l'année académique 2012 -2013 la **seconde édition du Concours d'Urbanisme pour Etudiants**, à l'initiative et avec le soutien du Ministre wallon de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité.

Ce Concours s'adressait aux étudiants de *Master* inscrits régulièrement dans les établissements supérieurs ou universitaires de la Fédération Wallonie-Bruxelles qui dispensent un enseignement en Architecture, en Urbanisme et Aménagement du Territoire, en Géographie, et en Architecture du Paysage. Soit 13 facultés ou établissements inscrits au départ (10 présentant *in fine* des candidats), répartis à Bruxelles et en Wallonie, et 21 équipes (sur 29 au départ) qui ont présenté leurs projets, en septembre 2013, à la sanction d'un Jury international réuni par l'UWA.

Cette 2e édition a rencontré un beau succès auprès des disciplines concernées, puisque toutes les facultés d'architecture (sauf une) et tous les Masters complémentaires en aménagement du territoire des différentes universités de la Fédération Wallonie-Bruxelles ont pris part au Concours !

Tous les projets en compétition furent le résultat des travaux académiques des étudiants au cours de l'année, et ont été cotés dans le cadre du cursus de leur faculté ou institut. Certaines équipes ont fait l'objet d'une présélection au sein de leur établissement.

Objectifs, thème, site

Cette 2e édition a démarré en septembre 2012, sous l'intitulé: ***«Régénération urbaine »***.
L'objectif de ce concours était de stimuler l'intérêt des futurs professionnels pour l'urbanisme, de mobiliser la réflexion autour des enjeux de l'aménagement du territoire, de susciter un débat public et de créer une émulation entre étudiants des divers établissements de la Fédération Wallonie - Bruxelles (notamment par la formation d'équipes pluridisciplinaires).

Il s'agissait donc, par ce concours d'idées, d'identifier des visions d'avenir pour le développement urbanistique au 21e siècle, et d'émettre des propositions concrètes de « régénération » du tissu urbain ancien, pour un site localisé en zone périurbaine d'une grande ville. Ce site, d'une superficie de ± 250ha et de quelques 4.400 habitants, se situe dans la périphérie Nord-Ouest de Liège, sur les communes de Ans, Saint-Nicolas, Grâce-Hollogne et Liège.

Des visites guidées de la zone d'étude ont été organisées pour les étudiants, suivies de la présentation de quelques projets en cours par des orateurs choisis parmi les responsables des différents services administratifs, organismes et institutions concernés par le développement urbanistique du site.

Les étudiants ont dû prendre en compte les mutations importantes de cette ancienne zone d'industrialisation, située à une des entrées principales de la ville, aux croisements des axes autoroutiers Lg-Bxl avec l'autoroute de Wallonie, aux axes ferroviaire vers Bruxelles et Anvers ainsi que la ligne TGV Paris-Köln). Cette zone étant appelée à connaître des développements importants : construction d'un grand centre hospitalier, probable extension de transport public structurant (tram), projets immobiliers d'ensembles de logements, de parcs d'activités économiques, de réaffectation d'anciens sites miniers, de créations d'espaces verts et d'espaces publics.

Le Concours a été inscrit par les établissements participants comme « colonne vertébrale » du cours d'atelier d'urbanisme (parfois en corrélation avec le cours de sociologie urbaine, leur projet d'architecture, ou autre). Le niveau d'études n'était pas le même pour chaque faculté : *Bac 3, Master 1* ou *Master 2.* Enfin, certaines équipes ont tenté de travailler en « interdisciplinarité », en associant différentes facultés. Ce fut le cas par exemple à Liège, où étudiants en architecture, en urbanisme et en géographie ont tenté de se concerter, même si, *in fine*, ils se sont présentés séparément.

Jury, critères d'évaluation, déroulement et conclusions

Un Jury international pluridisciplinaire composé d'architectes, urbanistes et paysagistes renommés, s'est réuni à Namur pendant deux journées en septembre 2013.

Composition du Jury

Jean-Pierre Feugas, architecte DPLG, chargé d'enseignement, expert en réhabilitation architecturale et urbaine, Paris (F);
Baudouin Germeau, sociologue, directeur d'Espace Environnement asbl , Charleroi (B) ;
Tony Mangone, architecte, bureau Tony Mangone Architectes à Lausanne, chargé de cours HES en architecture et construction à hepia, Haute école du paysage, d'ingénierie et d'architecture de Genève (CH) ;
Anne Norman, historienne de l'art, auteur de nombreux articles et études dans les domaines de l'architecture et de l'urbanisme, Bruxelles (B) ;
Joao Pereira Teixeira, Civil Engineer specialized in urban planning and management, sustainability and urban regeneration, professeur invité de plusieurs universités, président honoraire de European Council of Spatial Planners, Lisbonne (P) ;
Pierre Philippart de Foy, urbaniste et architecte, bureau PLURIS, membre fondateur de QUALITE LIEGE, Liège (B).

Le Jury a été présidé par **Pierre Philippart de Foy**.
Le secrétariat du Jury a été assuré par **Stéphane Posty**, Ingénieur civil architecte, administrateur UWA (sans droit de vote).

Critères d'évaluation

Selon le Règlement, le Jury devait évaluer :

- la pertinence de la réflexion territoriale, la maîtrise du contexte bâti et non bâti, des fonctions urbaines ainsi que des enjeux de mobilité au regard du développement durable ;
- la qualité de la composition urbanistique sous l'angle de la structuration des quartiers, du paysage urbain, de l'aménité des espaces publics et privés, et du traitement apporté à ceux-ci ;
- la pertinence et la qualité de la réponse apportée à la problématique du logement ;
- la qualité de la communication (clarté et lisibilité de l'expression des idées).

Déroulement

Le Jury a visité le site le lundi 23 septembre 2013 en matinée, de façon à s'imprégner des contraintes et potentialités du site du concours. Il s'est ensuite réuni dans les locaux de l'UWA, rue de l'Ange à Namur. Les candidats ont présenté leurs projets les lundi 23 après-midi et mardi 24 septembre 2013.

21 équipes étaient présentes, réparties comme suit :

- 16 équipes d'étudiants en Architecture,
- 3 équipes de Master spécialisé en Architecture du paysage,
- 2 équipes de Master complémentaire en Urbanisme et Aménagement du territoire,

provenant de 9 facultés ou établissements différents et représentant un total de 96 étudiants.

Avant le début des débats, l'attention du Jury a été attirée sur les points suivants :

- Tous les étudiants ne sont pas issus du même niveau d'études :
  - → la plupart des étudiants sont en voie de finalisation de leurs études, en Master 2, et se préparent donc au Concours en parallèle avec leur mémoire ;
  - → toutefois, certaines facultés ont fait le choix de faire participer leurs étudiants de Master 1 (ou un mélange des deux années) ;
  - → enfin, les étudiants en Master complémentaire ont déjà achevé un cursus entier de Master dans une autre discipline.
- Tous les étudiants n'ont pas bénéficié du même temps pour travailler sur le Concours :
  - → certains étudiants ont travaillé toute l'année académique sur le site du Concours, d'autres seulement au cours d'un trimestre ;
  - → certains enseignants d'atelier ont fait du thème du Concours la « colonne vertébrale » de leur cours, tandis que pour d'autres, le Concours était une activité annexe, à laquelle leurs étudiants n'ont évidemment pas pu apporter un temps aussi important.
- Le Concours est prétexte à l'ébauche d'une transdisciplinarité des facultés et établissements impliqués :
  - → même si chaque équipe en présence provient d'une seule et même faculté, des collaborations ponctuelles ont été mises en place (par ex. entre géographes, architectes et urbanistes de Liège)

- ou existent de façon institutionnalisée pour les étudiants qui suivent la formation de Master spécifique en architecture du paysage;
- les étudiants en Master complémentaire sont, par la nature de ce type d'études, issus d'horizons et de formations différentes, et pratiquent donc déjà entre eux cette transversalité ;
- par souci d'équité entre les équipes, le Jury ne sera pas informé de la qualification de chaque équipe et l'anonymat sur la provenance de l'établissement d'enseignement sera garanti.

Remarques et conclusions du Jury

Au terme de cette session, le Jury a émis quelques suggestions en vue d'améliorer l'édition suivante :

- réduire le nombre de panneaux à présenter par les candidats : un seul panneau d'analyse du site très synthétique suffit au Jury pour une analyse complète ;
- proposer un schéma au format A4 qui visualise et synthétise les idées des candidats ou qui figure uniquement les propositions spatiales (croquis) ; ceci afin de mieux cerner et se remémorer les différentes propositions lors de la délibération ;
- rappeler, voire imposer, le repérage de l'orientation et l'échelle sur les plans, croquis, etc.;
- insister auprès des candidats pour qu'ils utilisent un vocabulaire propre à l'urbanisme ;
- recommander la présentation d'une maquette qui aide à visualiser les intentions et les projets des candidats.

Le Jury a apprécié le travail fourni par l'ensemble des équipes d'étudiants et a attiré leur attention sur les informations de base à indiquer sur les plans, à savoir l'orientation et l'échelle. Le Jury souligne la qualité de l'organisation.

Proclamation des résultats le 24 octobre 2013 à Liège

La soirée de proclamation s'est tenue sous les ors de la « Salle de Bal » de l'Hôtel CROWNE PLAZA à Liège, devant un parterre de plus de 200 personnes.
Après un bref rappel des conditions dans lesquelles le Concours d'Urbanisme pour Etudiants s'est déroulé, le Président de l'UWA, Robert Treselj, et le Vice-président Joël Coupez ont laissé le soin au Ministre wallon de l'Aménagement du territoire et aux représentants du Jury de dévoiler et de remettre les prix aux lauréats et mentionnés. Ces derniers ont été chaleureusement félicités par le Ministre, et applaudis par un public enthousiaste.
La soirée s'est poursuivie par une réception conviviale, et la possibilité pour le public d'examiner les 21 projets en compétition.
Le Ministre et les administrateurs de l'UWA ont pu s'entretenir longuement, tant avec les étudiants, que leurs professeurs, ainsi qu'avec les membres du Jury.

Les résultats proclamés

Lauréat : Projet n°15 « Vers une Mobilité douce à Ans »
Arthur Sedyn (responsable de l'équipe),
Hadrien Honorez
Année d'études : **Master 2**
Enseignant responsable d'atelier : **Géry Leloutre**
Établissement d'enseignement : **Université Libre de Bruxelles - Faculté d'Architecture La Cambre - Horta**

Mention ex-æquo : Projet n°1 : « Ré-Intégration urbaine »
Gilles Delfosse (responsable de l'équipe), **Philippe Pereira Valentim, Razvan Sandu, Fatma Zeboudj**
Année d'études : **Master complémentaire en Urbanisme et Aménagement du Territoire**
Enseignant responsable d'atelier : **Jacques Teller**
Établissement d'enseignement : **Université de Liège – Faculté des Sciences Appliquées**

Mention ex-æquo : Projet n° 5 : « Liège : les portes de la créativité »
Paul Beaucé (responsable de l'équipe), **Brice Colart, Erik Deleporte, Pierre Dumez, Claire Hay, Marie Homerin**
Année d'études : **Master 2**
Enseignant responsable d'atelier : **Quentin Wilbaux**
Établissement d'enseignement : **Université catholique de Louvain – Faculté d'Architecture, d'Ingénierie architecturale et d'Urbanisme (LOCI) – Site de Tournai**

Mention ex-æquo : Projet n° 12 : « Densité ? Non, Intensité ! »
Laure Nast (responsable de l'équipe), **Florian Deryckere, Julien Firmin, Sébastien Moinet, Laura Milanini**
Année d'études : **Master 1**
Enseignant responsable d'atelier : **Serge Peeters**
Établissement d'enseignement : **Université de Liège – Agro-Bio Tech Gembloux, Haute Ecole Charlemagne, Université libre de Bruxelles - Faculté d'architecture La Cambre-Horta**

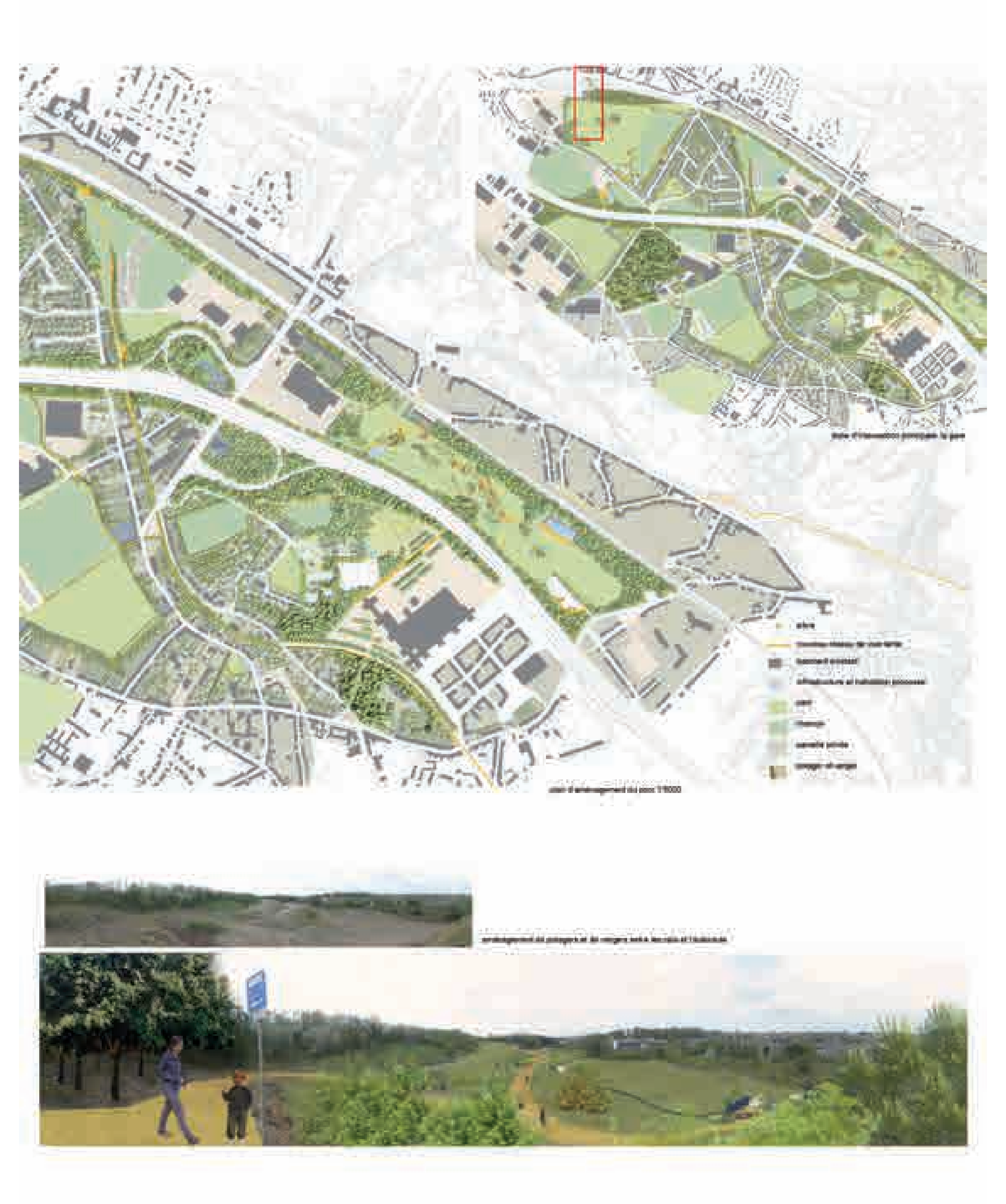
Proclamation des résultats le 24 octobre 2013 à Liège





Les Projets
Les Prix







Projet 15 | Vers une mobilité douce à Ans

Lauréat

ÉQUIPE

Arthur Sedyn (responsable de l'équipe), **Hadrien Honorez**
Année d'études : **Master 2**
Enseignant responsable d'atelier : **Géry Leloutre**
Établissement d'enseignement : **Université Libre de Bruxelles - Faculté d'Architecture La Cambre - Horta**



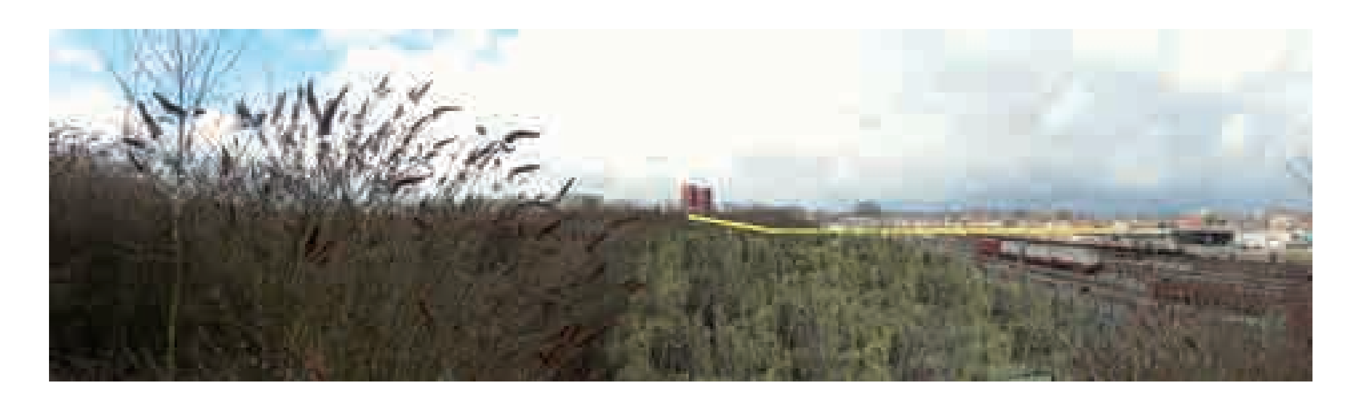
MOTIVATION DU JURY

Le projet a été déclaré lauréat
« - pour son intervention sur le site, tout en sensibilité et en finesse ;
- pour l'utilisation de l'entièreté du lieu, le préalable au devenir du lieu et les jonctions entre tous les points du lieu. »

Commentaire :
« L'équipe a perçu le « Genius loci » du site et l'exploite de façon intelligente : ils mettent en valeur la qualité de la zone par un traitement paysager intéressant et les propositions se distinguent par la flexibilité des aménagements pour le futur : un urbanisme de progression lente. Le logement se développe en densifiant l'existant, sans l'écraser. Le Jury est séduit par l'humilité et la poésie du projet mais regrette le manque de réponses à la problématique actuelle de la mobilité. Le graphisme de présentation du site est apprécié. »


N

Présentation du projet





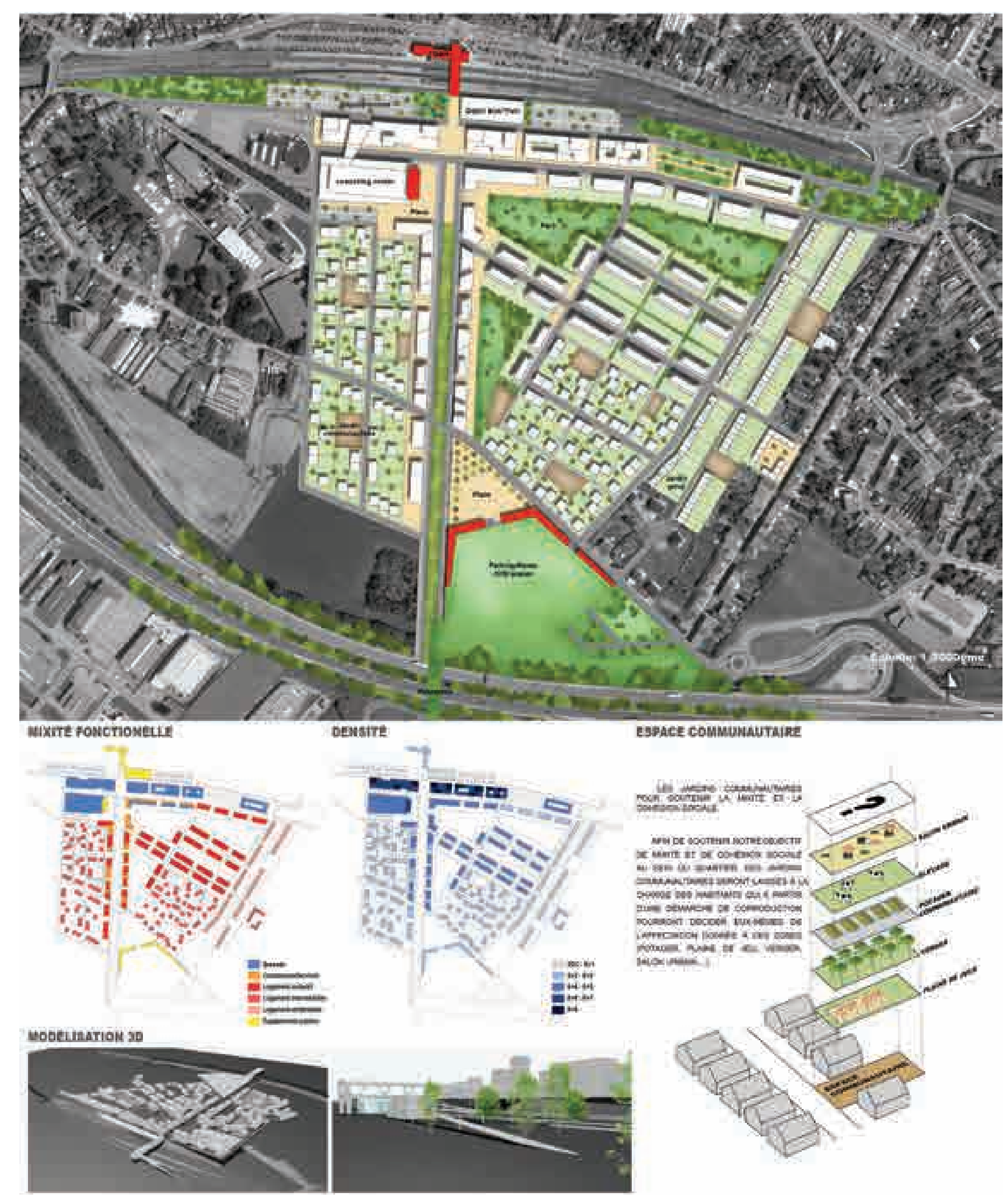
La zone d'intervention se localise à Ans, ville périurbaine aux abords ouest de Liège. Plus précisément, la partie sud de la ville qui déborde quelque peu sur Montegnée. Cette ville a la particularité d'être fracturée par le passage des autoroutes E25 et E40 et du chemin de fer.

Nous sommes partis du constat que, suite à une politique du « tout à l'auto » due à la proximité de grands axes autoroutiers, la zone d'étude est difficilement praticable pour des modes de transport doux (vélos, piétons). Et qu'elle subit aujourd'hui un retour de force de cette politique, illustré par une forte congestion des axes routiers aux heures de pointe.

Le projet consiste à donner de l'importance à la gare d'Ans comme moyen de transport pour moyens et longs trajets. Dû à sa position sur le trajet Bruxelles-Verviers, elle offre une grande compétitivité pour les navetteurs vis-à-vis d'une utilisation journalière de la voiture. Mais un problème se pose : l'accessibilité à la gare pour les riverains. Le projet consiste donc en la création d'une passerelle donnant accès direct aux voies pour le sud de la gare et se prolongeant en un réseau de voies lentes en site propre. Différents points de synergie viennent apporter une cohésion au projet d'ensemble tels que le nouveau site sportif lié au club de football de Grâce-Hollogne, ponctuellement du logement et une intention liée à la muséologie. Si l'on ajoute à cela une modification des lignes de bus 12-75-84-125 pour créer un arrêt au niveau de la gare.

Les utilisateurs situés à Awans et Alleur auraient un accès direct aux voies permettant une grande diminution des « drop and rail » et des « park and rail » permettant un désengorgement de la N3- accès privilégié vers la gare et Liège-centre pour les voyageurs de ces deux communes. A partir de ce premier réseau de voies lentes mis en place entre la gare et Grâce-Hollogne, nous développons un réseau capillaire plus important venant continuer le RAVeL et rejoindre le projet de piste cyclable lancé par la commune de Liège pour l'horizon 2015, venant ainsi reconnecter l'ensemble des espaces verts de l'agglomération dans un réseau dont la zone d'intervention serait l'épicentre.

Ce parc périurbain offrira ainsi un environnement agréable à des riverains vivant actuellement une cohabitation difficile avec des éléments tels qu'une autoroute et les zones industrielles.


MIXITÉ FONCTIONELLE
DENSITÉ
ESPACE COMMUNAUTAIRE
MODÉLISATION 3D



Projet 1 | Ré-intégration urbaine

Mention ex-aequo

ÉQUIPE

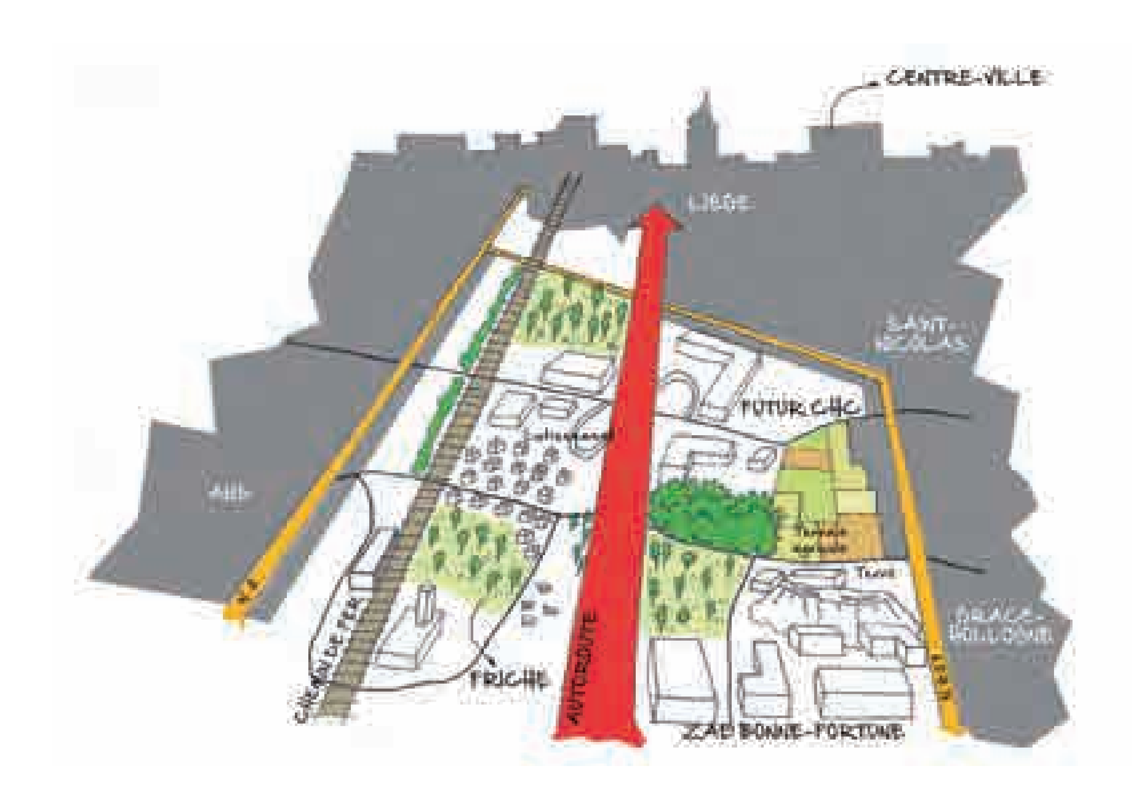
Gilles Delfosse (responsable de l'équipe), **Philippe Pereira Valentim, Razvan Sandu, Fatma Zeboudj**
Année d'études : **Master complémentaire en Urbanisme et Aménagement du Territoire**
Enseignant responsable d'atelier : **Jacques Teller**
Etablissement d'enseignement : **Université de Liège – Faculté des Sciences Appliquées**



MOTIVATION DU JURY

Le projet a été mentionné
« pour la maturité de la réflexion sur l'espace public et la connaissance du territoire ».

Commentaire :
« L'équipe a retenu la bonne idée du « Genius loci »: le projet est fonctionnel et multimodal, résultat d'un vrai échange et de la richesse interculturelle de l'équipe : toutes les facettes des différentes « spécialisations » sont présentes.
Ensemble, « ils ouvrent les possibles » ! Le candidat présentateur a un vrai langage urbain. Le choix des images doit évoluer. »



PROCESSUS

ÉVOLUTION TEMPORELLE ET SPATIALE D'URBANISATION DU TERRITOIRE

PEROU

GARE DE ANS

Bonne Fortune

CHC - ZACC

Présentation du projet

Notre méthode de travail va du sensible au rationnel. Elle s'appuie sur une lecture sensible et personnelle des lieux. Cette lecture nous a permis de nous identifier au territoire et de révéler la coexistence de tissus distincts, de ruptures, d'enclaves, de lieux hétérogènes au caractère ésotérique. L'analyse rationnelle s'est construite autour de 4 thématiques (Morphologie et tissu urbain, Réseaux viaires et mobilité, Polarités et fonctions, et enfin, Structures paysagères) afin de comprendre le fonctionnement du territoire. Notre approche du projet est celle d'un processus itératif. Suivant cette méthode, l'analyse et la concrétisation des idées se font en parallèle: l'analyse nourrit le projet et la formalisation progressive du projet nous pousse à analyser de manière plus fine certaines problématiques auxquelles nous sommes confrontés. Il s'agit d'un va et vient entre la lecture du territoire (analyse) aux différentes échelles et les nouvelles écritures (projet).

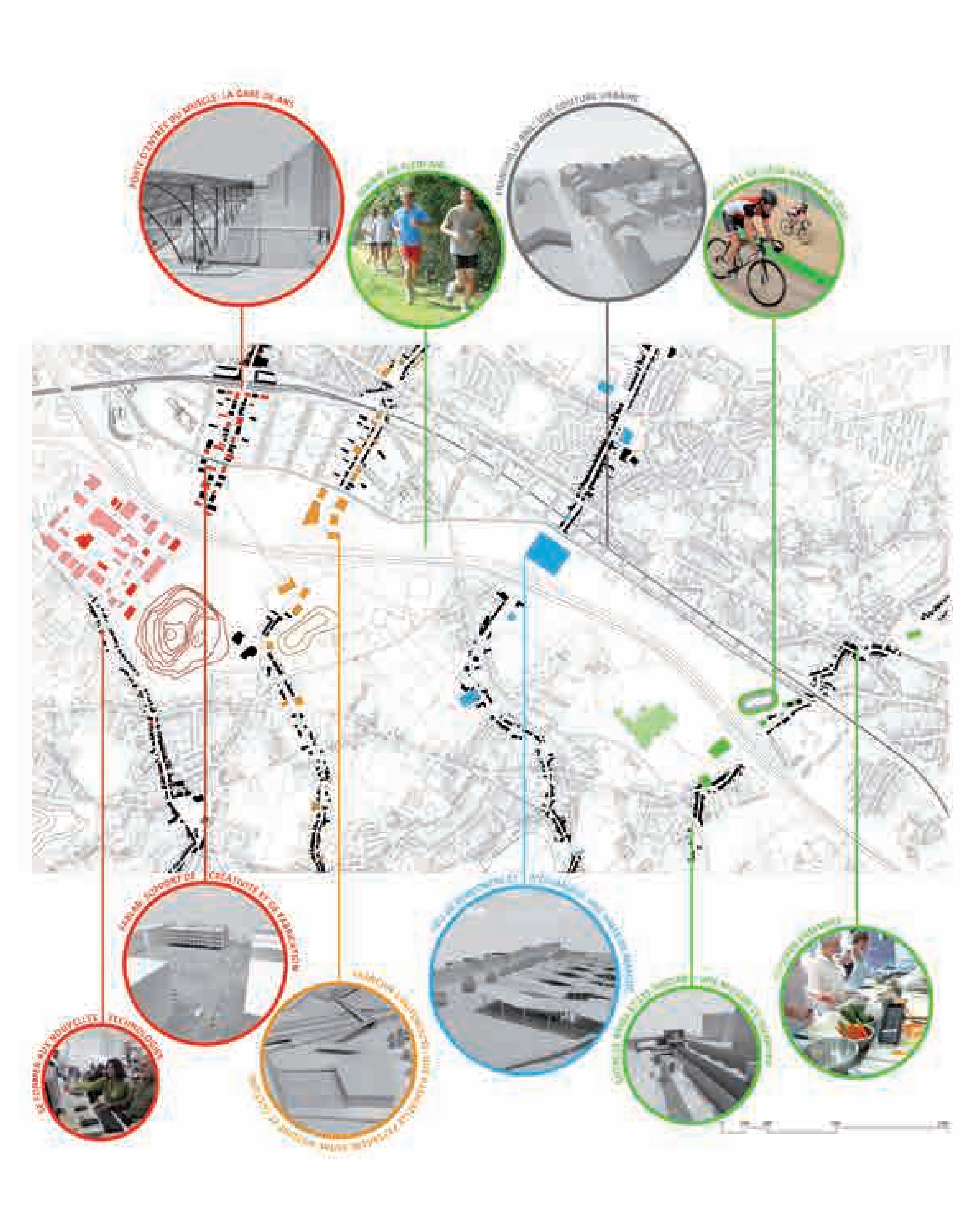
Par la synthèse des deux analyses précédentes (sensible et rationnel) nous avons pu dégager des problématiques du territoire auxquelles le projet doit apporter des solutions: aussi bien à l'échelle du territoire que sur des zones stratégiques. Ces interprétations nous ont permis par la suite de «cadrer» notre réflexion quant aux stratégies et ambitions à développer pour répondre aux enjeux importants définis par notre territoire d'étude.

Ces problématiques nous sont apparues comme le résultat de l'évolution du territoire à travers le temps. Le territoire a connu au fil du temps une multitude de mutations. Aujourd'hui il est fragmenté, enclavé, déconnecté, il s'agit du résultat des diverses transitions qu'il a connues. Nous pouvons distinguer trois âges, ou « moments clés » du territoire: hier territoire agricole et minier, aujourd'hui le croissant d'or semble «réservé » à l'activité économique émergente. De tout temps, l'homme a transformé, modifié et déstructuré son territoire. Ce territoire est victime de ses diverses mutations, il peine à trouver un équilibre entre ville et campagne, entre son passé, son présent et son futur.

A partir de ce constat, il s'agit de recomposer, ré-intégrer ces différentes couches, qui ont dessiné le paysage actuel du territoire, à ses marges, dans une démarche globale à l'échelle de l'agglomération. L'enjeu de ré-intégration se traduit autour de trois axes: accroître l'accessibilité multimodale (axe 1), améliorer la qualité du cadre de vie (axe 2), renforcer le rayonnement de la métropole et redynamiser l'attractivité économique (axe 3) pour faire du croissant d'or un territoire intégré à l'agglomération qui a su composer avec ses différentes mutations. L'objectif est de mettre en place une stratégie de l'attractivité qui propose des actions à différentes échelles spatiales et différentes échelles de temps, afin d'anticiper les prochaines mutations qui vont toucher la ville et son économie en associant croissance démographique et développement économique et social. Il s'agit de révéler à partir de ce qui existe, l'armature paysagère, la trame qui structure le croissant d'or, dessiner les espaces interstitiels, conditions du développement urbain. Travailler contre la banalisation en utilisant la singularité comme élément de compétitivité et d'attractivité. Ici, la nature est mise en avant comme élément de singularité territoriale, comme valeur ajoutée. Considérée comme «charpente» ou «armature» de l'urbanisation du territoire, elle peut devenir le levier d'urbanisation et d'intégration dont le territoire a besoin. En parallèle à l'évolution démographique, le développement de l'urbanisation se fera dans un premier temps sur deux pôles centraux du territoire; le quartier de la gare dont la multi-modalité est un facteur essentiel de son développement et la ZACC Patience et Beaujonc dont l'implantation du futur CHC doit permettre de créer une dynamique et une attractivité sur le site. Dans la continuité de ces deux pôles «prioritaires », le développement urbain doit pouvoir se poursuivre et favoriser une densification du tissu urbain (moyen et long termes), le long d'axes verts, afin d'accueillir cette nouvelle population dans de bonnes conditions et dans un cadre de vie de qualité. Plusieurs équipements seront renforcés ou mis en place au cœur ou en lien direct avec ces axes verts et les secteurs d'habitat existant.

A cette stratégie d'urbanisation viennent se greffer d'autres ambitions. Premièrement, la hiérarchisation du système viaire avec la transformation de l'A 602 en parkway, la mise en place de boucles de circulation locale, le remaillage du réseau piéton et la décentralisation des transports en commun. Deuxièmement, une attention particulière est portée sur la qualité du cadre de vie avec comme élément central la trame verte. Elle s'affirme comme un trait d'union, un instrument d'homogénéisation et de réunification de la ville qui permet de dépasser les barrières physiques, d'accéder aux nouveaux quartiers urbanisés et de reconnecter les différents quartiers entre eux. Dernièrement, notre réflexion s'est portée sur la possibilité d'anticiper les perspectives d'évolution de l'activité économique en offrant la possibilité pour une entreprise de pouvoir poursuivre son développement sur un même territoire mais dans des bâtiments différents répondant aux besoins de chaque étape d'extension de l'entreprise. Ainsi que d'étendre la zone d'activité économique de bonne fortune par un écoparc pour PME et start-up.

Finalement une attention particulière a été apportée au quartier de la gare, projet levier du Master Plan. Il est caractérisé par une mixité fonctionnelle forte, une zone multi-modale et un dynamisme économique important. Ce quartier deviendra un véritable moteur du développement du territoire, il sera le point de départ de la trame verte et de l'urbanisation du territoire.


FABLAB: SUPPORT DE CRÉATIVITÉ ET DE FABRICATION
SE FORMER AUX NOUVELLES TECHNOLOGIES



Projet 5 | Liége : les portes de la créativité

Mention ex-aequo

ÉQUIPE

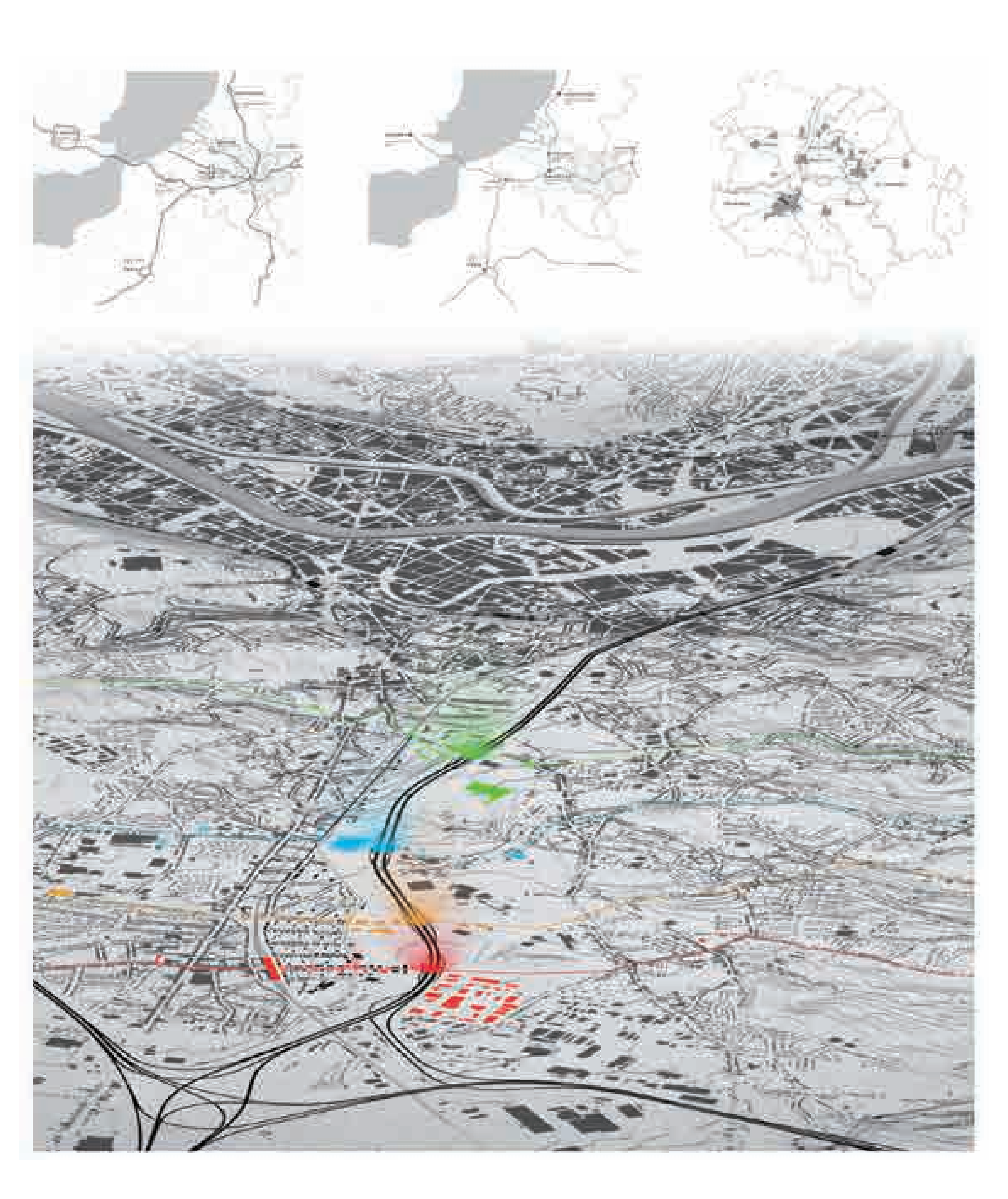
Paul Beaucé (responsable de l'équipe)**, Brice Colart, Erik Deleporte, Pierre Dumez, Claire Hay, Marie Homerin**
Année d'études : **Master 2**
Enseignant responsable d'atelier : **Quentin Wilbaux**
Établissement d'enseignement : **Université catholique de Louvain – Faculté d'Architecture, d'Ingénierie architecturale et d'Urbanisme (LOCI) – Site de Tournai**

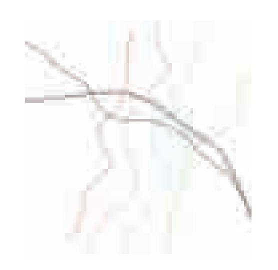


MOTIVATION DU JURY

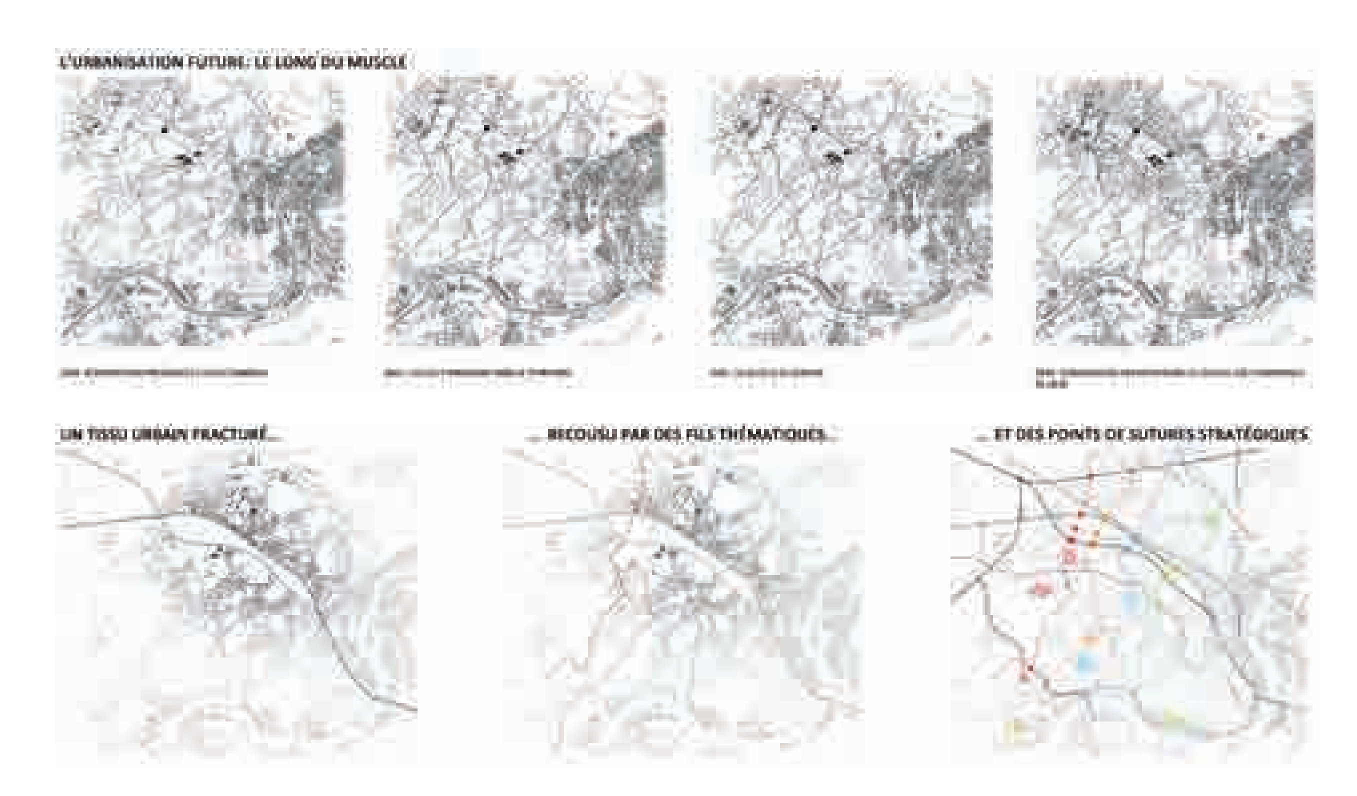
Le projet a été mentionné
« - pour l'intelligence territoriale et l'analyse conceptuelle de celui-ci ;
- pour la conceptualisation des lignes de force de Liège qui leur a permis de développer un projet : les candidats ont pensé 'stratégie territoriale' ».

Commentaire :
« L'équipe a une vision globale et élargie du territoire. Le diagnostic est bon et révèle une bonne connaissance du terroir … Le mode de présentation est malin : ils transforment subtilement les contraintes en réelles potentialités du territoire, en y intégrant l'animation sociale sur le site. L'équipe présente un cadre complet pour la région liégeoise.
L'idée des 4 axes transversaux traités comme 4 portes pour une entrée dans la ville est très intéressante et judicieuse dans le projet présenté. L'affectation et la répartition des volumes depuis l'autoroute vers les zones de logements sont judicieuses : grands ensembles proches de l'autoroute, formant passerelles et polarisation (musée, halles type Rungis, passerelles habitées, etc.). La disposition du logement autour des noyaux d'habitat est également très subtile, dans la continuité et en harmonie avec l'existant. »





Présentation du projet



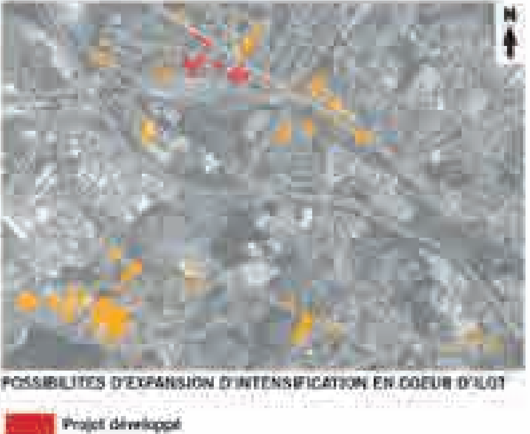
Liège, ville indépendante depuis tout temps, s'est forgé une culture et une identité bien à elle. L'industrie du métal et le trafic de marchandises par la Meuse ont conféré à Liège un grand potentiel indispensable pour la Belgique et l'Europe. Aujourd'hui, l'industrie, l'un des moteurs principaux qui innervait la ville, se voit décliner. Liège doit alors retrouver un nouveau souffle: s'appuyer sur ses acquis et son identité culturelle pour imaginer un nouvel avenir.

A l'échelle européenne, le site proposé par le concours, est enserré par le chemin de fer et l'autoroute semble à première vue difficile à vivre. Or, ce lieu est stratégique et constitue une vitrine pour la ville, pouvant relancer l'économie Liégeoise. En effet, au niveau européen, il est une des portes qui mènent à l'Eurégio et à Liège. Proche de l'aéroport, de la gare d'Ans et de l'autoroute, ce lieu que nous appellerons le «Muscle de Liège» offre un espace fertile à la créativité, un nouvel essor.
A l'échelle de la province de Liège, le projet ambitionne de créer un nouvel axe économique pour l'agglomération. Autrefois situé au fil de l'eau, bordé par les industries métallurgiques, le projet vise à imaginer un ricochet économique perpendiculaire à la Meuse le long des nouveaux réseaux que sont l'autoroute et le chemin de fer. Ce chapelet économique s'articule autour de quatre pôles complémentaires : l'Université sur le plateau du Sart Tilman, le futur quartier des affaires des Guillemins, le muscle créatif entre Ans et Saint- Nicolas et enfin l'aéroport. «De la recherche vers l'exportation en passant par le financement et la fabrication, ces quatre pôles liés par le tram, forment le nouvel axe de développement économique de la cité ardente. »

A l'échelle du site, le passage d'une autoroute imposante et d'une voie de chemin de fer menant au centre ville de Liège a divisé un territoire en deux entités. De part et d'autre de ces axes, deux villes sont séparées : Ans et Saint-Nicolas. Dans la boucle formée par l'autoroute et la voie de chemin de fer se trouve un «no man's land » isolé du reste du territoire. Nous proposons de rassembler ces deux villes séparées en tissant quatre parcours. Chacun de ces parcours reçoit une thématique particulière de ce que nous retenons de la ville de Liège : technifutur, multiculturelle, savoureuse et bien-être. Si nous prenons l'exemple du parcours savoureux, nous retrouvons des marchés locaux, restaurants, jardins participatifs ou encore des écoles de cuisine. Les espaces entre les parcours sont réhabilités en cœur vert intégrant de nouveaux logements, mais également des infrastructures enrichissant le lien avec la ville actuelle. L'intersection du fil thématique avec l'autoroute devient un lieu privilégié pour un bâtiment emblématique de l'axe: une halle, un vélodrome, vitrine du dynamisme Liégeois.

Ce site alors très accessible, devient un nouveau muscle économique pour la ville de Liège. En amont du cœur historique, le nouveau Liège devient la locomotive de toute une région.

Plan de l'aménagement urbain en coeur d'îlot - échelle 1/2000



POSSIBILITES D'EXPANSION D'INTENSIFICATION EN COEUR D'ILOT

Projet développé

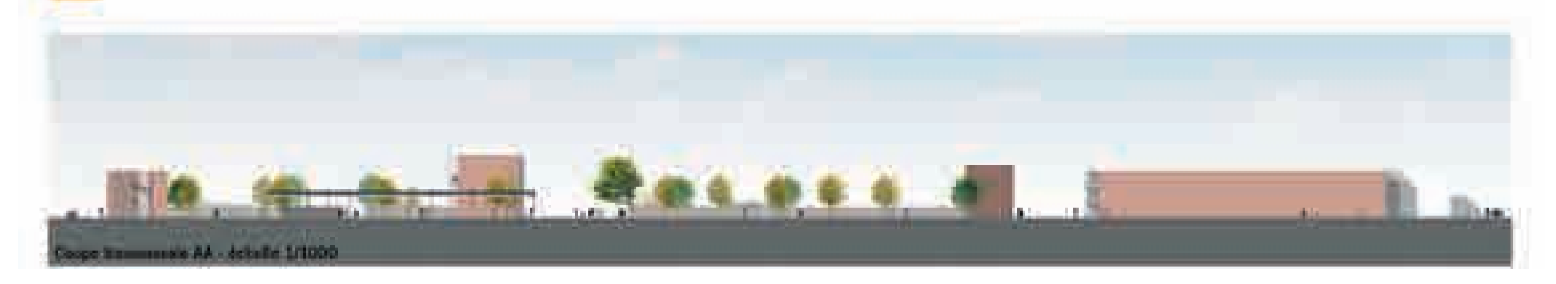
Interventions possibles

La construction de nouveaux logements se fait en intérieur d'îlot afin de préserver les grandes friches. Cela est rendu possible par la grande taille des îlots existants, caractéristique de la périphérie des villes industrielles. Les espaces ainsi créés profitent d'un cadre végétal entouré de jardin. De plus, favoriser la construction dans les quartiers péri-urbains permet de régénérer ces zones. Un nouveau réseau de cheminements piétons redessine le quartier. Ces espaces publics accueillent de nombreux services de proximité ouverts à tous, favorisant ainsi le lien social entre les habitants actuels et les nouveaux.

Le parking et l'esplanade devant la gare de Ans sont réaménagés en un grand parvis et un pôle multimodal accueillant le terminus du futur pré-tramway. Le réseau d'allées piétonnes aboutit sur une passerelle connectant Ans au nouveau parc péri-urbain.

L'INTENSITE EN CHIFFRES

Construction de **117** nouveaux logements. Permet une augmentation de la population de **36%**. Appliquée à l'ensemble de la métropole Liégeoise, la méthode permettrait de construire **100 000** nouveaux logements.



Coupe transversale AA - échelle 1/1000



Projet 12 | Densité ? Non, Intensité !

Mention ex-aequo

ÉQUIPE

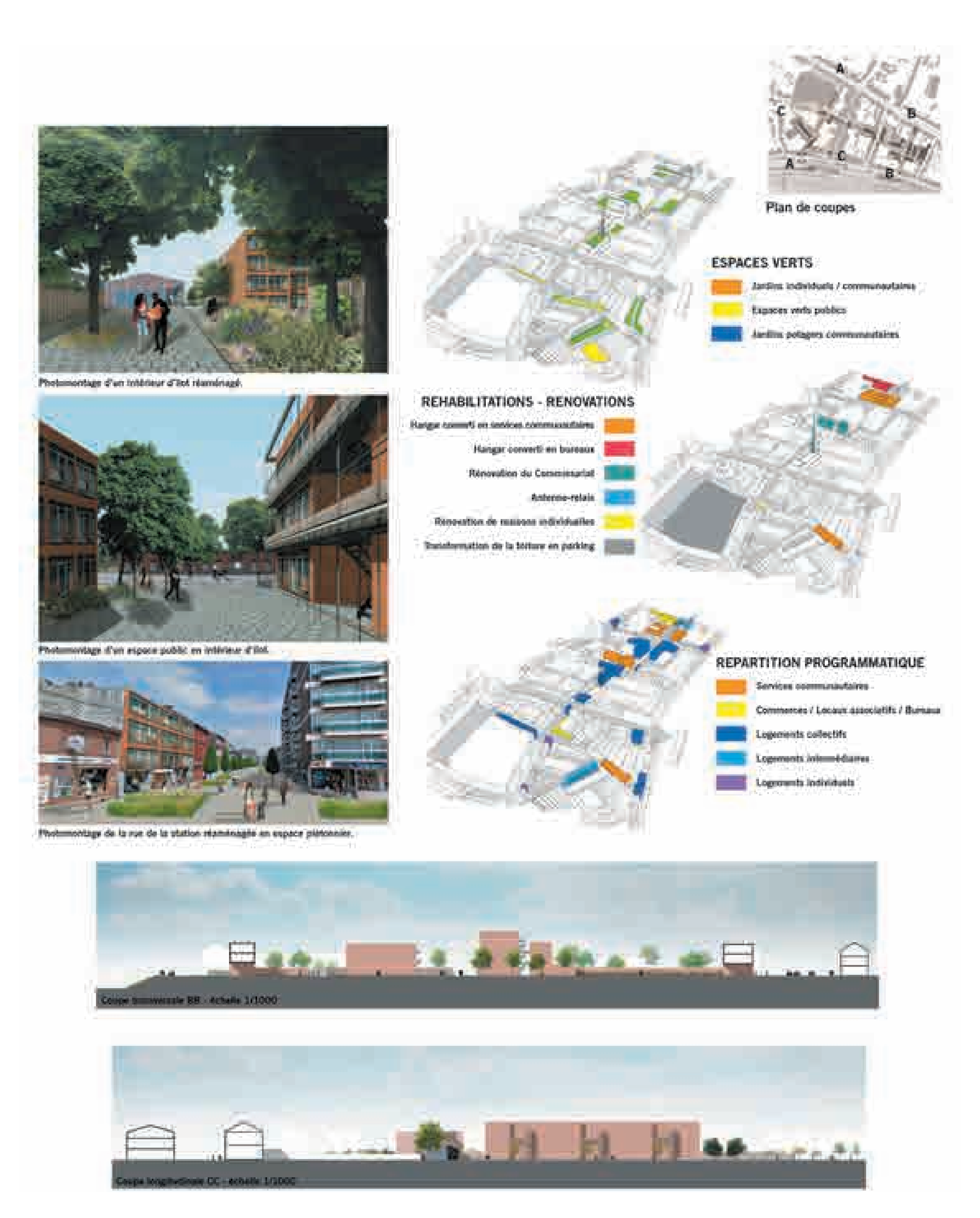
Laure Nast (responsable de l'équipe)**, Florian Deryckere, Julien Firmin, Sébastien Moinet, Laura Milanini**
Année d'études : **Master 1**
Enseignant responsable d'atelier : **Serge Peeters**
Établissement d'enseignement : **Université de Liège – Agro-Bio Tech Gembloux, Haute Ecole Charlemagne, Université libre de Bruxelles - Faculté d'architecture La Cambre-Horta**



MOTIVATION DU JURY

Le projet a été mentionné
« - pour la sensibilité et la prise en compte du site et la hiérarchisation spatiale des espaces verts ;
- pour la proposition très réaliste qui veille à intensifier le tissu existant ».

Commentaire :
« L'analyse globale du site consiste en une approche équilibrée des différents points de vue à traiter. C'est un travail tout en finesse : la hiérarchie des usagers est bien établie ; une attention particulière est portée aux habitants ; la ruralité du site est conservée, ...
Cependant, les espaces publics sont peu nombreux. L'exposé est clair et donne une dimension réaliste au projet. »



Photomontage d'un intérieur d'îlot réaménagé.

Photomontage d'un espace public en intérieur d'îlot.

Photomontage de la rue de la station réaménagée en espace piétonnier.

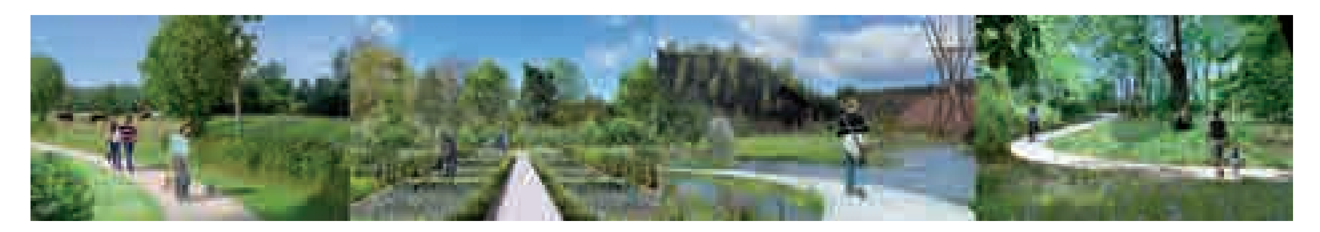
Coupe transversale BB - échelle 1/1000

Coupe longitudinale CC - échelle 1/1000



Présentation du projet





Notre réponse à la densification s'illustre par l'intensification verte et urbaine du milieu. Pour ce site notre volonté était de sauvegarder et d'intensifier les espaces verts existants. Pour cela, il était essentiel d'endiguer l'étalement de la ville en redensifiant les noyaux urbains déjà bâtis où l'espace est mal exploité.

Cette densification s'exprimera au cœur des îlots et dans les dents creuses par la création de nouvelles constructions adaptées aux besoins, et la réhabilitation de bâtiments abandonnés ou mal exploités. Ce site de 76 hectares offre un espace multifonctionnel à l'échelle de l'agglomération liégeoise. Il permet de répondre aux attentes de chacun en s'appropriant le site pour se détendre, observer, découvrir, partager...

Le parc périurbain s'appuie sur des lignes souples qui s'inscrivent dans le paysage et font écho aux méandres de la vallée de la Meuse.

Il se divise en 4 parties qui sont la ferme urbaine pédagogique, la base de loisirs du terril, la zone boisée et l'observatoire, toutes reliées entre elles par une liaison verte. Cette liaison organique constitue le fils d'Ariane du site et accompagne les usagers. Elle sert également de corridor biologique pour la migration de la faune et de la flore.

La connexion entre le parc et les quartiers aux abords de la gare s'effectue par une passerelle moderne destinée aux circulations douces. Elle permet également de relier la ville au parc et de prolonger celui-ci dans les noyaux urbains.

Les lisières du parc sont traitées judicieusement avec des bâtiments à vocations habitable ou économique pour harmoniser la transition du parc avec son milieu environnant, le tout en assurant l'unité.

L'autoroute sera habillée de merlons plantés afin de générer un corridor vert favorisant le passage de la faune. Les zones actuelles de passage telles que les tunnels sous l'autoroute seront maintenues et améliorées sur le plan sécurité, fonctionnel et esthétique. L'objectif étant d'entretenir et de pérenniser l'interaction des différentes zones du parc de part et d'autre de l'infrastructure autoroutière.

La place du piéton et les circulations douces seront prédominantes sur le secteur avec une échelle humaine restaurée et omniprésente dans les choix d'aménagements.

Le projet permet de préserver et valoriser le territoire de la métropole liégeoise. Les activités de loisirs sont associées à des activités agricoles et productives en respect avec l'environnement. Un équilibre économique est ainsi assuré par la mixité fonctionnelle.


SCHÉMA DE PRINCIPE


MASTER PLAN

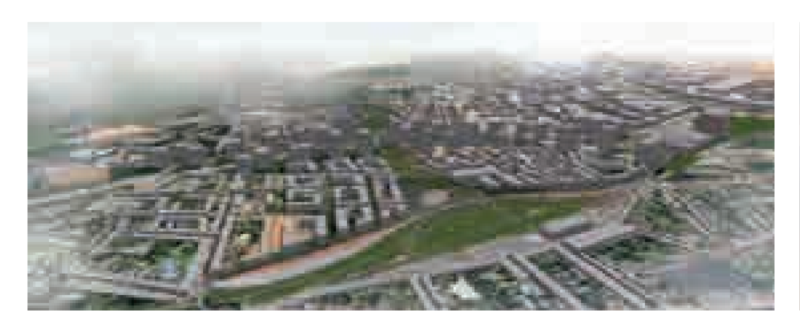

PARC DE LA GARE

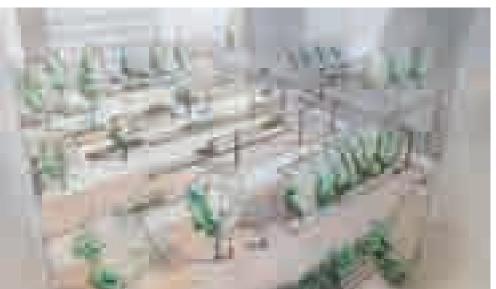


Projet 3 | La Rel'Ans

ÉQUIPE

Maxime Pin (responsable de l'équipe)**, Elise Legoff, Emilie Reginster, Quentin Sevestre**
Année d'études : **Master 2**
Enseignants responsables d'atelier : **Sophie Dawance, Marc Goossens**
Établissement d'enseignement : **Université de Liège - Faculté d'Architecture**





Présentation du projet

Quel développement pour Ans demain ?
L'évolution de nos modes de vie a transformé la ville d'Ans. Le train, l'autoroute, l'urbanisation incohérente ont eu pour conséquence la déstructuration de la ville.

L'enjeu de ce projet est de valoriser et développer les spécificités d'Ans en la repositionnant dans son statut d'entrée de l'agglomération liégeoise.

Un nouveau réseau d'espaces publics assure la continuité entre les villes : Ans, Montegnée, Saint Nicolas, Loncin, Glain, et Liège. Celui-ci est défini par différentes fonctions.

L'agriculture urbaine investit les espaces résiduels de l'échangeur de Loncin. Implantée entre la campagne et la ville, l'agriculture urbaine offre une transition intéressante et canalise l'urbanisation. Un marché couvert permet aux citoyens de bénéficier des récoltes. Ce bâtiment haut et long, accompagné d'une large esplanade et d'un parking relais, attire le regard comme un phare en amont de Liège.

L'autoroute, rupture importante dans la ville, est stoppée à son extrémité Nord-Ouest pour être remplacée par un boulevard urbain caractérisé par des bâtiments hauts. Le tram prend place sur le boulevard urbain et relie le centre de Liège à Ans. Une passerelle, surplombant un parc délimité par les nouvelles et les anciennes voies de chemin de fer, tisse le lien entre le Ans historique, la gare et une esplanade polyvalente entourée de commerces, cafés et logements.

Cet espace public rejoint le terril réaffecté en parc accessible au public dédié au sport.

Derrière ce terril, les logements sont moins denses. Certains sont pourvus d'une pièce en plus au fond de leur jardin pouvant accueillir un nouvel espace d'habitation, un atelier, voire une petite entreprise. Ils permettent une cohabitation positive avec les entreprises existantes et nouvelles qui se voient dotées d'une zone d'extension. L'objectif du projet, créer du lien entre les différents quartiers en favorisant une mixité des fonctions et non le développement du zonage, est réalisé par cette cohabitation.

La relance économique de Liège passe par la redynamisation de la ville d'Ans à travers la création de nombreux bureaux, entreprises qui vont de pair avec une densification des logements.









Projet 4 | Dynamique territoriale

ÉQUIPE

Tanneguy Nicolazo de Barmon (responsable de l'équipe)**, Bianca Fanta, Léa Faraus**
Année d'études : **Master 1**
Enseignant responsable d'atelier : **Serge Peeters**
Établissement d'enseignement : **Université de Liège – Agro-Bio Tech Gemboux, Haute Ecole Charlemagne, Université libre de Bruxelles - Faculté d'architecture La Cambre-Horta**





Présentation du projet

Le site de l'ancienne Briqueterie trouve un essor en favorisant un cadre de vie agréable. Il favorise de nouveaux modes de déplacement au quotidien, crée une dorsale de vie dans un lieu délaissé et résiduel en permettant au territoire de se tisser telle une maille.

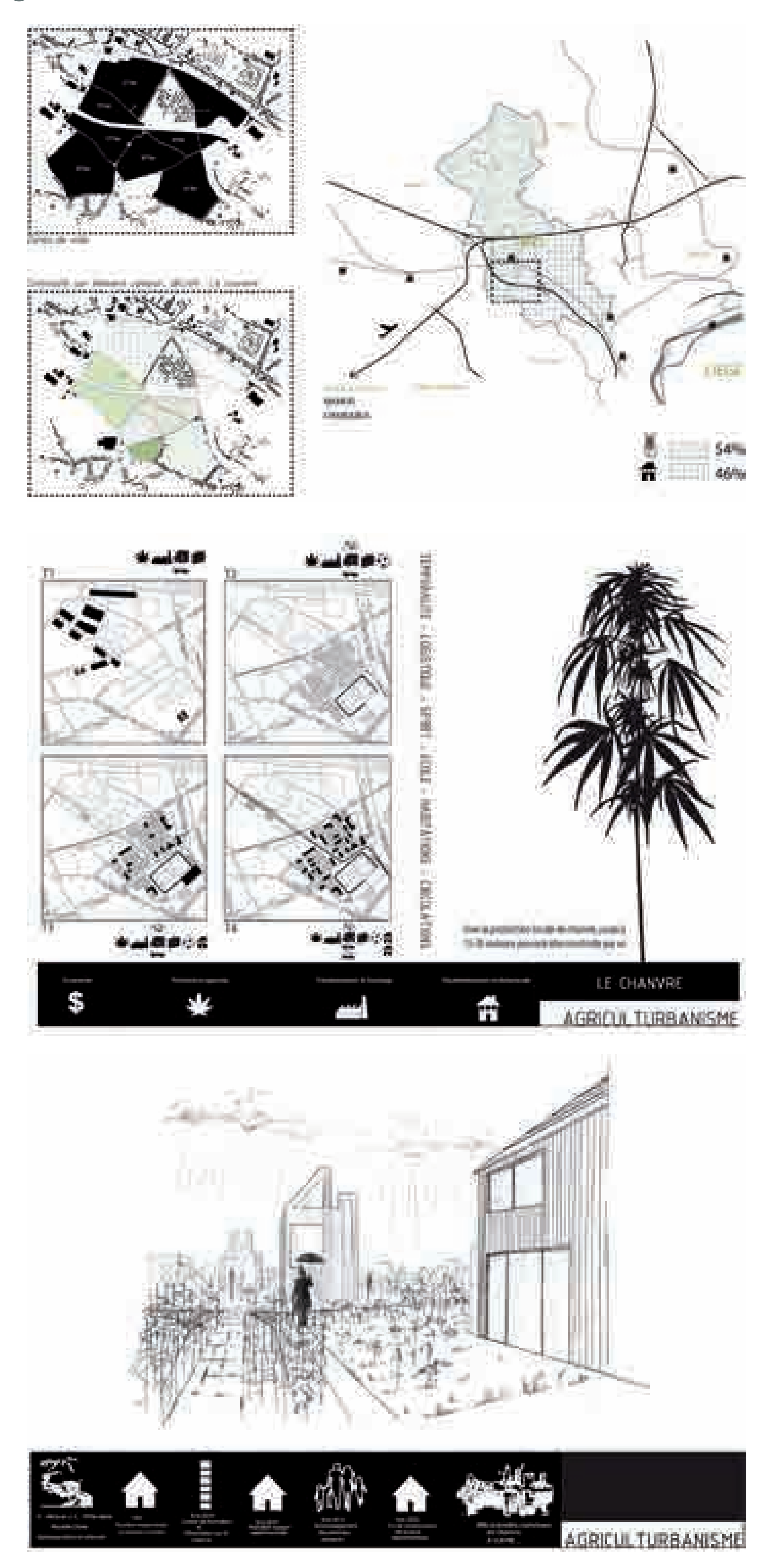
Les quartiers retrouvent vie et les espaces créés sont intégrés pour de plus fortes interrelations. La station du tramway, en accès direct par la passerelle, inscrit les quartiers au sein de l'entité Liégeoise.

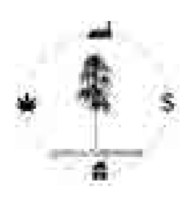
La vie au sein des quartiers s'illustre notamment par une réappropriation des espaces publics : les jardins communautaires et potagers permettent des échanges et une proximité entre habitants, les lieux récréatifs et culturels à proximité des habitations offrent la possibilité d'une plus grande appropriation du territoire.

L'aménagement du terril de Bonne-Fortune accompagne la vie du quartier et est au service d'une attractivité à un niveau territorial.

Les sentiers et parcours sportifs sur ses flancs et au sein même du bois en lien avec le transport en commun structurant offrent une dynamique nouvelle. Les jardins communautaires et les cours entre les habitations entièrement piétonniers donnent lieu à une vie de quartier.

A la faveur d'une connectivité entre le Nord et le Sud, la passerelle enjambe l'autoroute et joint deux bassins de vie en constituant une nouvelle forme d'habiter et de s'approprier son lieu.


54%
46%
LE CHANVRE
AGRICULTURBANISME
AGRICULTURBANISME



Projet 6 | Agriculturbanisme

ÉQUIPE

Julie Bascher (responsable de l'équipe), **Maximilien Leruste, Julien Vaissières**
Année d'études : **Master 1**
Enseignant responsable d'atelier : **Géry Leloutre**
Établissement d'enseignement : **Université libre de Bruxelles - Faculté d'Architecture La Cambre-Horta**

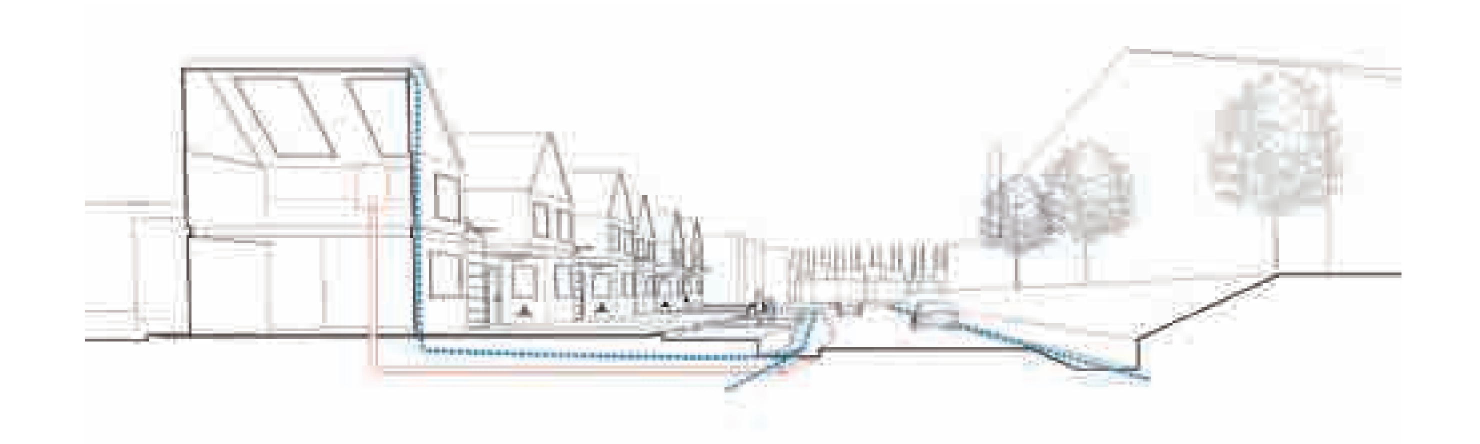
Présentation du projet

Ans est une commune située sur les plateaux de Liège, développant ses activités essentiellement autour des industries et de l'agriculture.
Elle se définit comme un carrefour majeur de grande mobilité entre Liège et le nord-ouest du pays. Ces infrastructures fragmentent aujourd'hui la commune, créant ainsi une zone de vide, non définie au lieu de cette fracture.
Comment travailler un paysage à la base fracturé et trouver des interactions spatiales entre les différents éléments d'activité déjà présents?
Nous envisageons de repenser le territoire en profitant de ces composants déjà existants, et utiliser un matériau commun faisant office de liant et générateur de projet, traitant ainsi le territoire sur un thème bien précis.
Le chanvre est propice à devenir cet élément unificateur, notamment par ses larges possibilités d'activités.
Premièrement, récolté à la main dans des zones à mobilité réduite, il permettra un lien proche avec les habitants et les agriculteurs, formant ainsi un lieu de rencontre et d'échange, le parc horticole, proche du dynamisme de la gare.
Deuxièmement, il pourra être récolté intensivement dans des champs prévus à cet effet, pour ensuite être traité et entreposé dans un complexe de logistique. Un espace d'enseignement et de recherche sera aménagé afin de comprendre et réfléchir sur le potentiel du matériau. Concrètement, ces expérimentations se dérouleront dans un espace «laboratoire» de construction et d'urbanisme.
La mobilité est redessinée pour permettre la connexion entre les fragments du site, se déroulant selon différentes temporalités afin d'intégrer ses futures évolutions, tel que le tram «Transurbain». La continuité des circulations douces permet les transitions entre les espaces public et privé, tandis qu'une circulation plus dense alimentera les interactions entre les différentes infrastructures de la culture du chanvre.

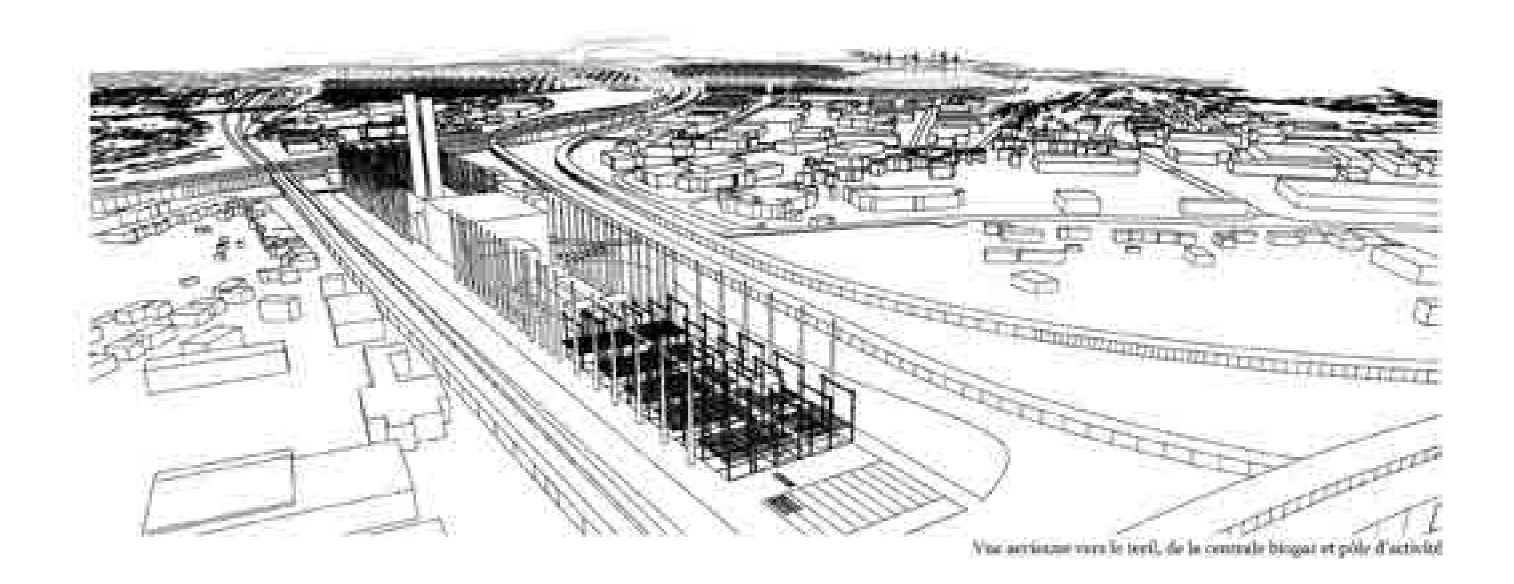
En effet, il serait donc possible à Ans de cultiver, récolter et expérimenter les possibilités de construction sur place d'habitations en chanvre. Pour ce faire, une grille de composition urbaine est disposée en relation avec l'axe principal traversant le site, permettant ainsi le transport des marchandises mais aussi, plus tard, la mise en place de la 2e ligne de tram «Transurbain».
La réalisation de ce village témoin sur la construction en chanvre s'étalera au fil des ans, il correspond donc à une exposition évolutive, montrant au public intéressé les possibilités du nouveau matériau.
Le projet sera ouvert aux visites, une hiérarchie des circulations permet la privatisation des espaces d'habitations. Les habitants du village témoin sont conscients des problématiques liées au fait de vivre dans un lieu d'exposition, mais sont avantagés sur certains points, comme le fait d'acquérir un logement à un prix moindre, ou encore de participer à une expérience architecturale et urbaine inédite.
Le chanvre, étant le fil rouge du projet, reste très présent sur la totalité du site.
À la fois barrière physique, élément de paysage et matérialité à part entière de l'espace public, le chanvre joue un rôle structurant dans le projet. Les éléments déjà présents sur le site sont intégrés dans le dessin du quartier et participent à la diversité des équipements: la présence de terrains de foot permet une nouvelle centralité, avec des gradins publics directement accessibles depuis l'espace public et un centre sportif offrant des activités complémentaires.
Les habitations présentes sur les limites du site sont intégrées au plan urbanistique en respectant leur parcellaire, et se voient elles-mêmes parfois obtenir plus d'espace pour une meilleure adaptation à l'ensemble du projet.
La zone de logements expérimentale permet ainsi d'aller plus loin dans la réflexion sur les constructions en chanvre, tout en intégrant au paysage actuel les nouvelles infrastructures, dynamisant les activités et le territoire.



Vue vers Liège depuis le parc public et ses canaux d'eau.



Coupe perspective : distribution de l'eau et de l'énergie entre l'habitat et espace public.



Vue aérienne vers le teril, de la centrale biogaz et pôle d'activité



Projet 7 | Métamorphose du territoire par l'énergie

ÉQUIPE

Emmanuelle Perrin (responsable de l'équipe), **Luis Francisco Angulo Pizzarello, Margot Gautier**
Année d'études : **BAC 3 + Master 2**
Enseignant responsable d'atelier : **Géry Leloutre**
Établissement d'enseignement : **Université libre de Bruxelles - Faculté d'Architecture La Cambre-Horta**

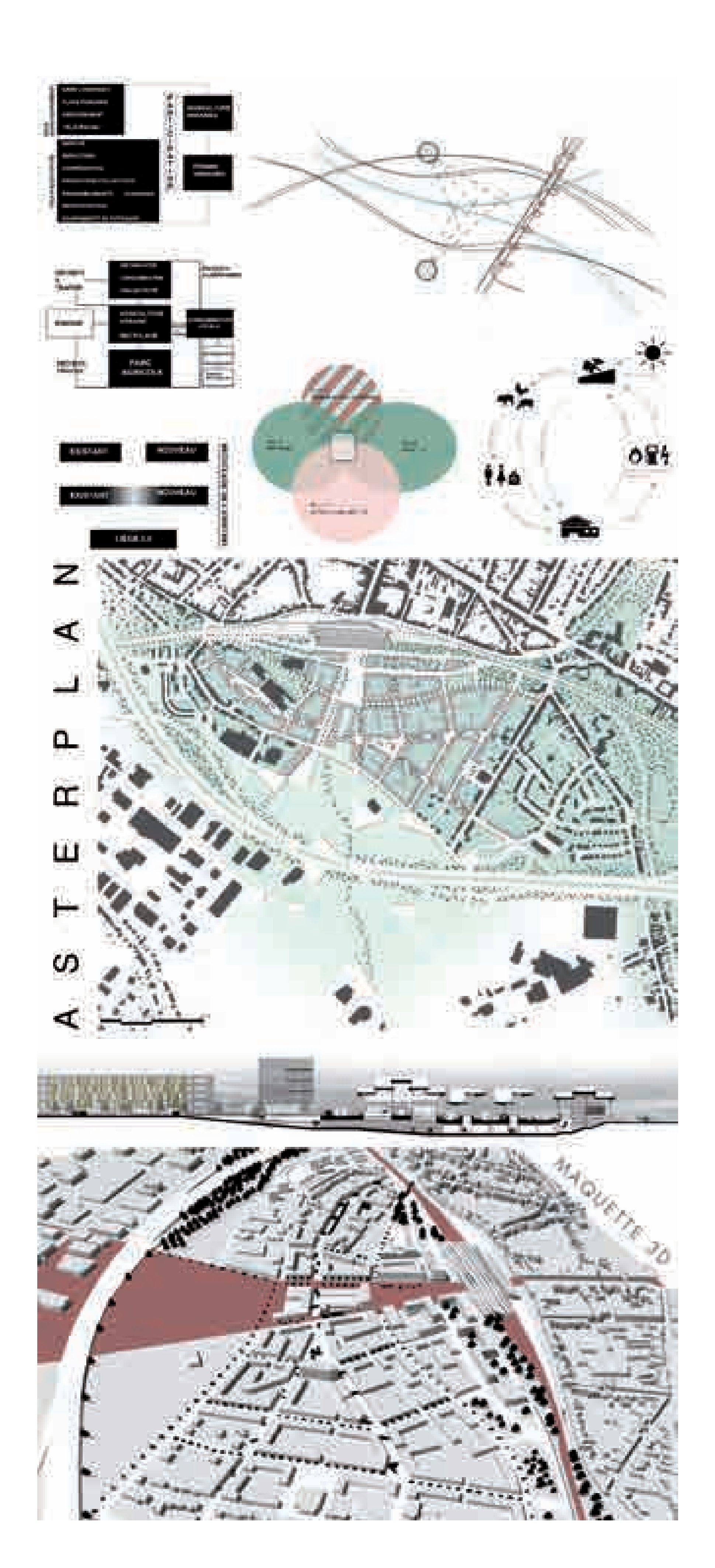
Présentation du projet

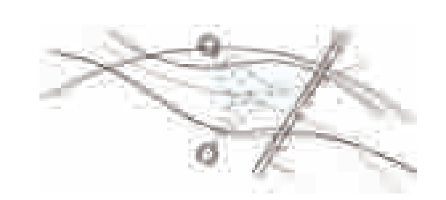
Nous proposons d'explorer quelques stratégies spatiales qui peuvent êtres développés en s'appuyant sur une redéfinition de la production et de la consommation énergétique. L'orientation du projet vise à penser d'un modèle de production global à un modèle contextualisé, prenant en compte les besoins et les ressources locales notamment du point de vue des énergies renouvelables.
Ce parti pris nous amène également à questionner l'utilisation des ressources en eau, les modes de mobilité et la gestion des risques sur le territoire.
L'autoroute source de nuisance et de risques sanitaire est considérée comme dangereuse dans une zone de 500m. Nous proposons donc d'aménager ses abords en zone tampon et d'éloigner progressivement l'habitat.
Si l'on peut maîtriser les nuisances sonores, on ne peut maîtriser la pollution de l'air.
Nous proposons donc d'amorcer un processus de transition vers l'automobile électrique en faisant d'Ans une ville test. Nous avons pu constater en analysant le site, qu'Ans se situe près de deux grands axes, un ferroviaire et un routier reliant Bruxelles à Liège, nous travaillons donc sur un territoire divisé spatialement ainsi que visuellement, avec une forte pollution des sols (derrière la gare).
D'autre part, il y a une topographie très riche et étendue, faite de plateaux, avec de fortes différences de niveaux, des parties en cuvettes (prés de l'hôpital), un terril culminant, des zones planes (derrière la gare), ce sont de grandes opportunités pour générer le projet. De plus un cours d'eau désormais souterrain mais qui donna son nom à la ville de Liège, la Légia, son passage se lit encore dans le territoire.
Une structure végétale importante se développent en périphérie d'Ans et surtout vers la partie nord, constituée en majorité de terrains agricoles et de bois.
Un bâti diffus, moyennement urbanisé, parsemé d'infrastructures économiques et de services.
Tous ces constats deviennent des contraintes et atouts importants pour le projet.
Le projet propose de travailler non pas sur une parcelle unique mais sur un ensemble de lieux, afin d'agir globalement, par la mise en place de plusieurs cycles, en fonction de l'existant et de ce qui peut être mis en relation, et produire de l'énergie, afin de desservir la ville de Ans et dans le but d'améliorer sa consommation en électricité, en chauffage, en eau, en déchets…

Nous proposons par la mise en place d'infrastructures trois grands cycles :

- Un premier fonctionnant avec la zone agricole, ces déchets organiques et une centrale biogaz, il s'agit ici de produire du compost qui peut être redistribué pour l'agriculture bio, mais aussi récupérer le méthane (gaz) qui par cogénération peut être transformé en électricité, de la chaleur sera également produite pouvant repartir vers la ville. C'est donc par le recyclage des déchets agricoles, que l'on arrive à produire différentes énergies.
  Cette zone est limitrophe au pôle d'activités, qui permet le réemploi de ses déchets industriels ainsi que la mise en place d'un réseau de récupération des eaux de pluies étant donné le nombre et l'étendue en toiture des entrepôts, une volonté de qualification des espaces publics, et l'utilisation des espaces verts industriels pour la plantation de bois de culture pour le chauffage urbain.
- Un deuxième cycle, situé entre la gare et le terril, constitué d'un parc touristique, d'une halle de marché de gros pouvant être desservi par trains, et d'une centrale bois, qui va avec la conservation des champs agricoles existant, et le développement de culture de bois de chauffage, puis une intention de dépollution des sols par la végétation (phytoremédiation).
- Un troisième cycle plus important, jouant avec l'eau et la topographie, l'eau canalisée permet de recréer un paysage ainsi que de prévenir le risque d'inondation en amont de la vallée et d'alimenter la centrale hydraulique.

Nous proposons donc par cette vision technique et paysagère, de ne pas agir directement en densifiant les parcelles vacantes mais en dépolluant, en traitant des énergies plus propres, en mettant en place un réseau des eaux.
D'adopter une stratégie alternative consistant à dépolluer le site, dans l'optique future de revitaliser ce territoire moribond, plus spécifiquement cette stratégie vise à exploiter une faille d'Ans, la pollution, en l'utilisant comme vecteur de régénération à long terme, par la mise en place d'infrastructures, de réseaux de gestion des eaux et de reconversion de matières premières. Cette voie constitue une étape vers la régénération du site, un développement économique d'Ans, le confort de vie en ville et une nouvelle manière de consommer.


ASTERPLAN
MAQUETTE 3D



Projet 8 | Collectivité, Recyclage, Suture : Liège 2.0

ÉQUIPE

Arthur d'Aoust (responsable de l'équipe), **Florian Leriche, Kenley Dratwa, Christophe Snoeck**
Année d'études : **Master 2**
Enseignant responsable d'atelier : **Julie Denef**
Établissement d'enseignement : **Université catholique de Louvain – Faculté d'Architecture, d'Ingénierie architecturale et d'Urbanisme (LOCI) – Site de Bruxelles**

Présentation du projet

Collectivité : Basés sur la participation, les liens entre les différents secteurs favorisent les échanges entre les divers acteurs habitant le site.

Recyclage : Traitement des déchets et matériaux inutilisés afin de les réintroduire dans un cycle de production et de consommation écologique couplé à une régénération des tracés et bâtis existants.

Suture : Réunion de deux éléments dont la conjonction physique évolue dans le temps suite à une action initiatrice.

Où ?

→ Ans, commune au nord-ouest de l'agglomération liégeoise.
→ A la frontière de la Belgique, des Pays-Bas et de l'Allemagne (Eurégio Meuse-Rhin, entité logistique et économique transfrontalière).
→ Point névralgique de mobilité à l'échelle Européenne (Eurocorridors).
→ Site enclavé entre un axe autoroutier majeur et la ligne de chemin de fer reliant la Belgique à l'Europe Orientale.
→ A proximité de l aéroport de Liège, qui, en plus d'être passager, est le 7e aéroport cargo d Europe.

Par qui ?

→ Une initiative Publique-Privée

Pour qui ?

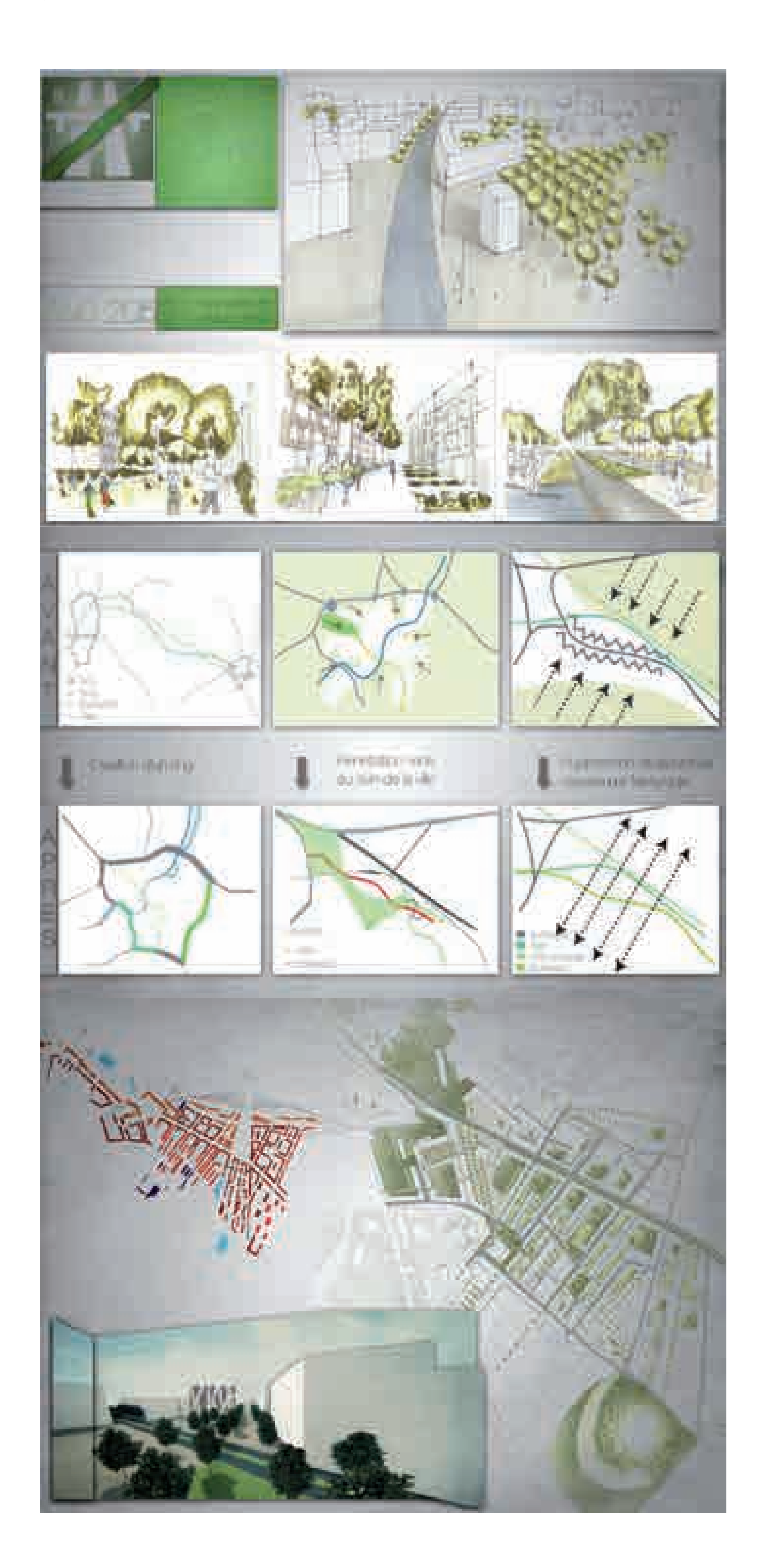
→ Tous ceux qui désirent faire évoluer leur mode de vie durablement.
→ Les habitants actuels de la ville d'Ans.
→ Les travailleurs et entrepreneurs de la région et plus.
→ Les compagnies nécessitant plus d'infrastructures logistiques.
→ Les chercheurs en développement écologique.

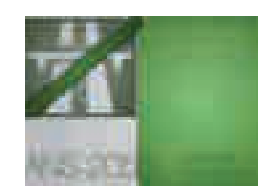
Quoi ?

→ Faciliter la mobilité aux habitants de la commune d'Ans et de l'agglomération liégeoise et mettre en avant les déplacements doux.
→ Faciliter le traitement des déchets par la mise en place d'un système logistique et de recyclage.
→ Introduire des terres cultivables en « ville ».
→ Proposer des quartiers résidentiels munis d équipements de proximité ainsi que certains services locaux.
→ Créer des pôles d'attractivité d'échelles diverses (du régional au local).

Comment ?

→ Rénover et rendre transversale la gare, installer un pôle socio-économique à proximité directe de celle-ci.
→ Rénover et prolonger le RAVeL existant et le coupler à la ligne de tram Ans-Liège.
→ Proposer des stations vélo-partage et auto-partage.
→ Matérialiser des rencontres et des liens entre tous types de mobilité.
→ Organiser des coopératives afin de gérer au mieux les terrains dédiés à l'agriculture urbaine.
→ Faire participer les habitants à la vie sociale grâce au système de production et d'échange notamment.
→ Proposer des infrastructures logistiques pour permettre le transport de marchandises et le traitement des déchets.
→ Maintenir ou réaffecter progressivement le bâti existant.
→ Prolonger le tissu existant.





Projet 9 | Ans 2050

ÉQUIPE

Jonathan Dupuis (responsable de l'équipe), **Delphine De Muylder, Elise Jamagne, Laura Morant, Mélanie Pauels**
Année d'études : **Master 1**
Enseignant responsable d'atelier : **Sophie Dawance**
Établissement d'enseignement : **Université de Liège - Faculté d'Architecture**

Présentation du projet

Que sera la ville de Liège, d'Ans en 2050 ?
Nous partons de la thèse que, suite à une croissance démographique en constante évolution, la ville d'Ans pourrait être une réserve d'habitats pour la ville de Liège et grâce à sa proximité de l'autoroute ainsi que du chemin de fer, le deviendrait aussi pour Bruxelles. Un des plus gros enjeux du projet est de relier les structures urbaines d'Ans et de ses paysages marqués par un passé industriel important. La superposition de trois structures (autoroute – chemin de fer – route) aux trois échelles différentes (internationale – nationale – locale) pose un réel problème dans la cohérence de la ville. Il est indispensable de repenser la multi-modalité de celle-ci. Le chemin de fer est un élément important pour Ans, il a fortement participé à son développement et la ville a évolué en fonction. Il nous parait intéressant de ne pas toucher à cette première structure qui est une charnière sur laquelle la ville s'est articulée. Il est important de travailler la spatialité des points de passage qui relient le nord au sud. La gare est repensée pour en dégager toute sa potentialité d'élément structurant.

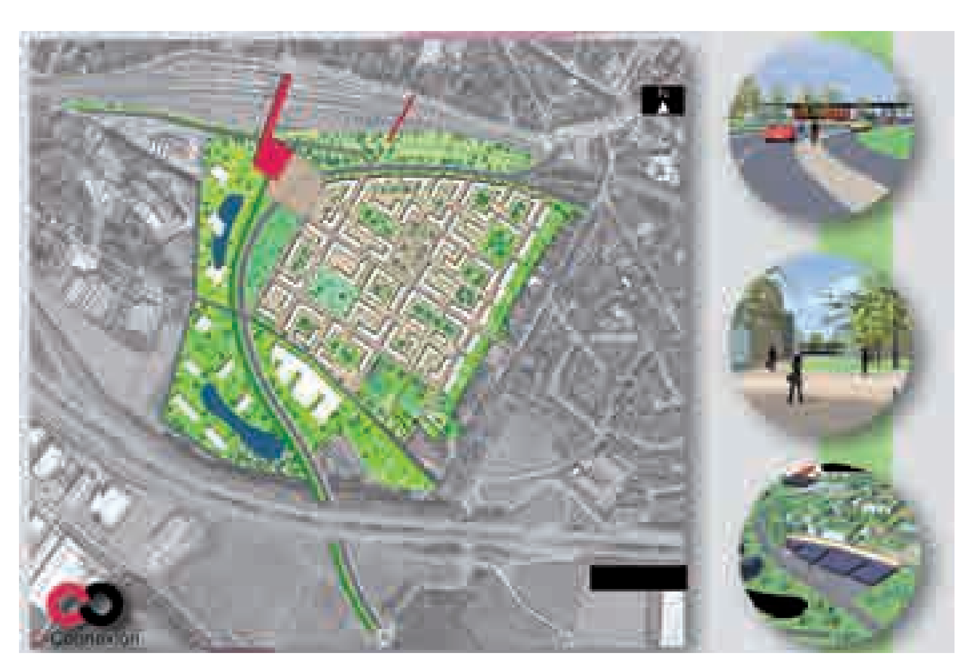
Le projet s'articule en trois éléments forts:
• Un boulevard
Le boulevard viendra remplacer l'autoroute qui ne permet pas une liaison de qualité entre les quartiers et a un impact néfaste sur le paysage. Ce boulevard urbain va générer des transversalités nord/sud et ouest/est afin d'atteindre une cohérence optimale. Il se verra déplacé légèrement au nord pour une meilleure intégration des éléments environnants. Notre étude s'est également portée sur le parc industriel de la ville d'Ans pour prendre en considération son aspect économique. Les accès routiers pour les livraisons ou exportations par transport lourd se feront par l'échangeur à l'ouest afin de ne pas encombrer le centre ville.

• Un parc
Le parc aura comme fonction principale l'articulation de différents modes d'occupation foncière. Ce dernier reprend en effet l'ancien tracé de l'autoroute et se trouve en bordure des parcelles industrielles. Notre réflexion concernant ce parc est de lui faire assumer son rôle, non pas de séparer l'industrie de l'habitat, mais plutôt de faire cohabiter l'ensemble en créant des activités et des promenades pour la population d'Ans. De l'industrie douce va être intégrée dans le parc afin d'opérer un passage de l'industrie vers l'habitat. Ceci se fera de manière cohérente pour faire cohabiter les trois fonctions en éliminant le plus de contraintes possibles, sans avoir recours à des séparations qui ne lient en rien la structure urbaine.

• Une esplanade
L'esplanade offre une grande visibilité sur la gare et constitue le cœur multimodal d'Ans : on passe du bus au tram, au train. Il possède un lieu réservé à l'organisation de marchés et est bordé de maisons, de commerces, de restaurants et de bâtiments publics comme une halle, lieu de toutes les manifestations. Sur l'esplanade, le boulevard se transforme et la végétation participe dès lors à l'esplanade, son ordonnancement change, une poche se créée.


RE-GENERATION URBAINE
GROUPE 10
C-Connexion


1
2
3
4
5
6
7
Urbanisation d'une zone choisie pour son avantage de proximité avec les réseaux ferroviaire et autoroutier.
Le choix d'exploiter cet atout pour créer un pôle multimodal sert également de fil conducteur pour l'inclusion du nouveau projet dans le tissu existant.
C-Connexion


C-Connexion



Projet 10 | C-Connexion

ÉQUIPE

Ibrahim Bolhandia (responsable de l'équipe), **Anthony Mangini, Alessio Patini, Matthias Toro, Ismaël Zghikh**
Année d'études : **Bac 3**
Enseignant responsable d'atelier : **Dominique Glück**
Établissement d'enseignement : **Université de Mons - Faculté d'Architecture et d'Urbanisme**

Présentation du projet

Première réflexion
Avant toute chose, nous avons procédé à une enquête qualitative basée principalement sur des interviews menées auprès d'une soixantaine d'acteurs issus de différents domaines à Ans. Cette enquête nous a permis de mieux cerner les équipements présents et manquants sur le site et de les exploiter. Cela a induit le choix de la zone d'implantation et de la composition de nouveaux plans urbanistiques.

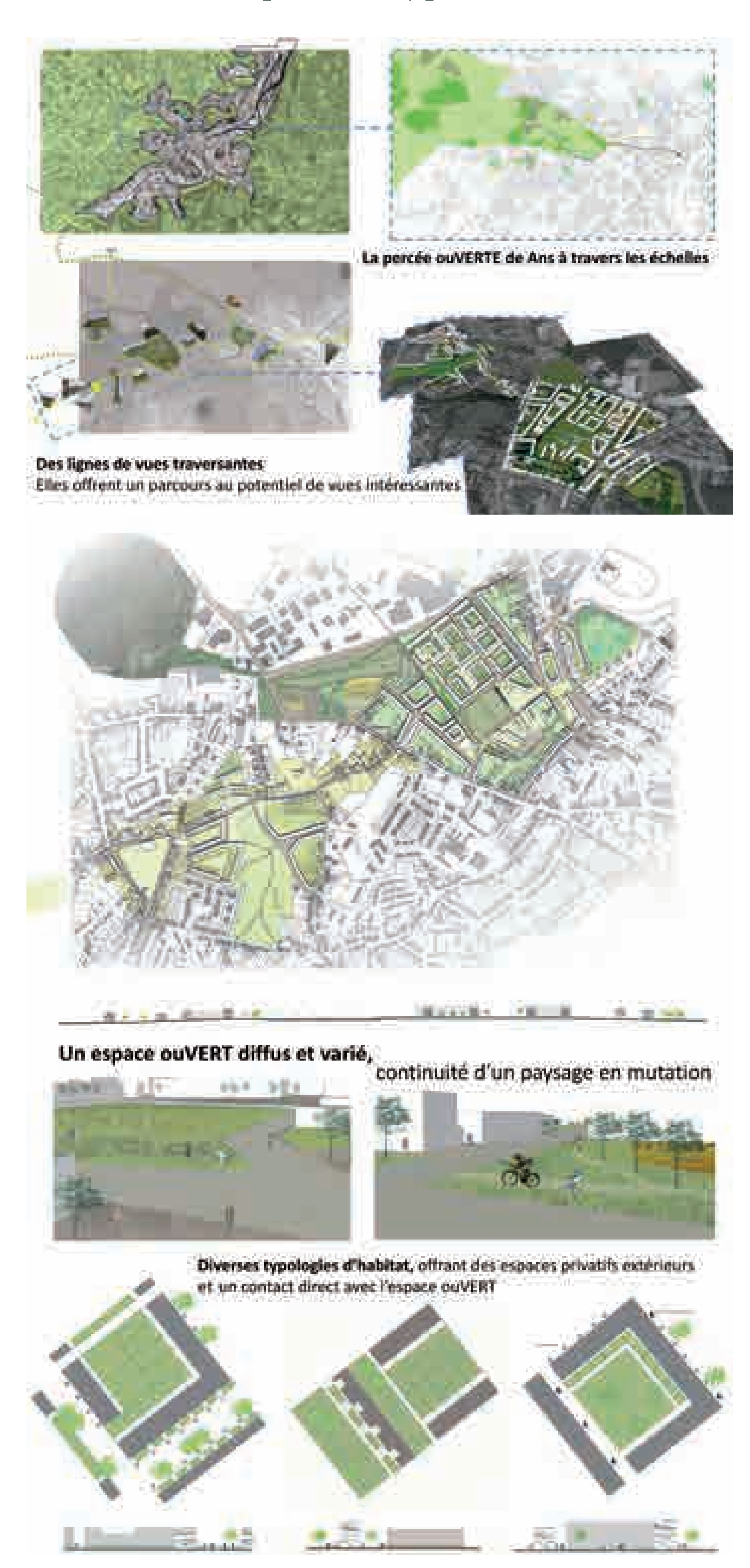
Choix du site
Notre choix s'est porté sur la zone enclavée entre la gare au nord et l'autoroute au sud. Sa situation est idéale au niveau de la mobilité à petite et à grande échelle.

Une volonté de créer une connexion cohérente du nouveau projet dans le tissu existant
Nous avons exploité le projet existant qui était de créer une voie de délestage pour désengorger la rue Doumier ainsi que le projet de la ligne de tram Ans-Liège.

La nouvelle voie de délestage, qui devient également l'axe principal du nouveau projet, est dessinée de telle sorte à permettre à la fois le contournement de la nouvelle zone pour une connexion et une transition douce avec le quartier existant à l'Est. Elle permet également de distribuer la gare et le nouveau pôle multimodal inséré de façon stratégique à petite et grande échelle. À l'Ouest un vaste parc public permet d'englober ce pôle multimodal. Cette zone verte crée ainsi la transition avec la zone industrielle. Au Sud, un parc économique sert d'espace tampon avec l'autoroute, celui-ci est également desservi par la voie de contournement.

Le pôle multimodal
Le pôle multimodal bénéficie d'un rôle important au niveau de la connexion du nouveau projet et le nord de la gare. Par sa situation idéale dans le prolongement de la rue de la Station jusqu'au parc public du pôle culturel, il est un lieu de rencontre, d'échange et permet un grand choix de mobilité. Il crée un lien avec le nord via sa passerelle, accueille la gare d'Ans, le terminus de la ligne tram Ans-Liège, un parking sous-terrain et un espace location et parking vélos.

Une transition douce et composition mixte
La zone de logements que nous mettons en place se situe donc sur la partie est du site étudié. Celle-ci est directement mise en contact avec les habitations existantes, c'est pourquoi il est important de l'implanter avec une transition douce. La rue parallèle à la rue Doumier se verra habitée de 48 habitations individuelles de type pavillonnaire. Le reste de la zone sera occupé de logements de diverses hauteurs allant de niveau +1 à niveau +3. Nous comptons environ 1300 logements et ceux-ci installés dans un souci d'alignement aux habitations déjà présentes (type orthogonal et parallèle à la rue Doumier).


La percée ouVERTE de Ans à travers les échelles
Des lignes de vues traversantes
Elles offrent un parcours au potentiel de vues intéressantes
Un espace ouVERT diffus et varié,
continuité d'un paysage en mutation
Diverses typologies d'habitat, offrant des espaces privatifs extérieurs
et un contact direct avec l'espace ouVERT



Projet 11 | Percées vertes séquentielles, percées ouvertes visuelles

ÉQUIPE

Aurélien Lemaire (responsable de l'équipe), **Justine Bressard, Florence Henry, Javier Torres Navarro**
Année d'études : **Master 2**
Enseignant responsable d'atelier : **Sophie Dawance**
Établissement d'enseignement : **Université de Liège - Faculté d'Architecture**



Présentation du projet

Percées vertes séquentielles, percées ouvertes visuelles

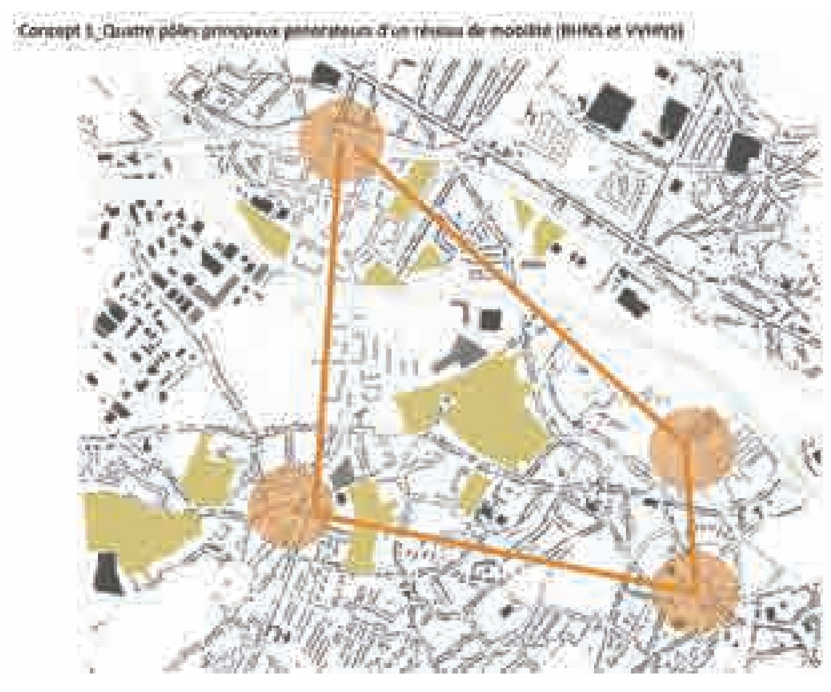
La périurbanisation est une question qui touche globalement une ville, cependant elle se développe différemment selon chaque endroit. Nous avons donc commencé par analyser la périphérie de Liège, avec son bâti et avons découvert un découpage important sur la partie nord de celle-ci entre des espaces bâtis et non-bâtis. Ans se trouve en fait à la jonction de ces deux types d'espaces.

Ce qui attire, pour nous, les gens à aller habiter en périphérie plutôt qu'à la ville est l'espace que ce type d'urbanisation propose, à savoir : des jardins privatifs pour chacun, ainsi que l'envie de se retrouver dans un lieu proche de la campagne.
Ce lieu non-bâti est donc important dans notre conception afin de préserver l'ambiance différente qui y règne. Nous avons donc projeté les endroits où il serait permis de bâtir et d'autres non, afin que ce lieu garde toujours cette image. Ces différents endroits bâtis créent entre eux une séquence d'espaces publics visuellement dégagés et au service de tous.

Dès lors nous avons mis en place un urbanisme qui tient compte d'un certain degré d'intimité pour les espaces privatifs et d'ouverture pour les espaces publics. Afin d'ancrer nos espaces publics dans le site nous avons découvert une ligne de vue partant de Saint-Nicolas, passant par Montegnée et Ans. Celle-ci permet de nombreux points de vue sur la ville de Liège ou sur l'héritage du passé comme le terril. L'ensemble fonctionne donc comme un lieu de promenade sur les hauteurs de Liège.

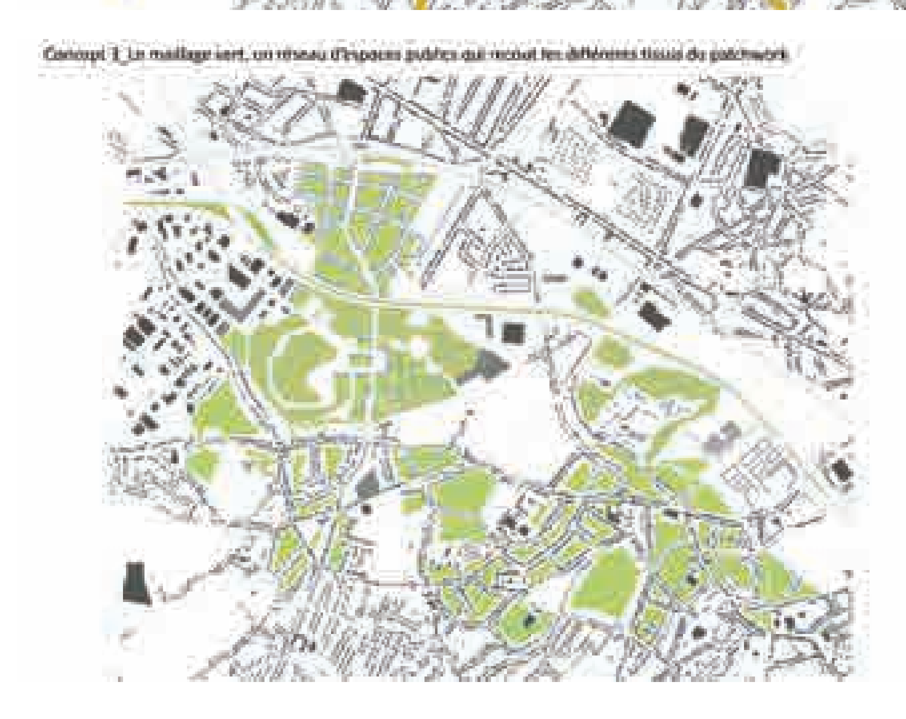
Le plan masse en lui-même regroupe majoritairement de l'habitat à proximité immédiate de l'espace ouvert. Une fonction sportive déjà existante vient animer le site. La partie la plus urbanisée se situe sur le tracé du futur tram de Liège et son arrêt se trouve à un endroit stratégique à la croisée de bâtiments importants et de la percée.

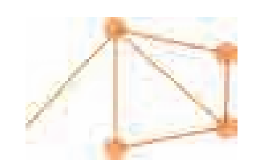
Concept 1_Quatre pôles principaux générateurs d'un réseau de mobilité (BHNS et VVHNS)



Concept 2_Les ZAALS (zones d'activités agricoles locales), l'agriculture au cœur de l'activité urbaine

Concept 3_Le maillage vert, un réseau d'espaces publics qui recoud les différents tissus du patchwork





Projet 13 | Restructuration urbaine

ÉQUIPE

Pauline Balfroid (responsable de l'équipe), **Laura Campeny, Pierre Fontaine, Ludyvine Pierre**
Année d'études : **Master complémentaire en Urbanisme et Aménagement du Territoire**
Enseignant responsable d'atelier : **Jacques Teller**
Établissement d'enseignement : **Université de Liège – Faculté des Sciences Appliquées**

Présentation du projet

Intention générale : renforcer et régénérer l'existant puis unifier le plateau
Nous avons jugé nécessaire de traiter une zone plus large que celle du concours. Notre périmètre va de Rocourt à Grâce-Hollogne et de Loncin à Burenville et même Liège-centre.
En réfléchissant aux devenirs possibles de cette vaste zone à cheval sur quatre communes, nous avons adopté les principes de travail suivants :

- baser nos choix sur la redynamisation de tissus existants,
- considérer le CHC comme le seul «coup parti»,
- trouver un développement pouvant se concevoir sans tram.

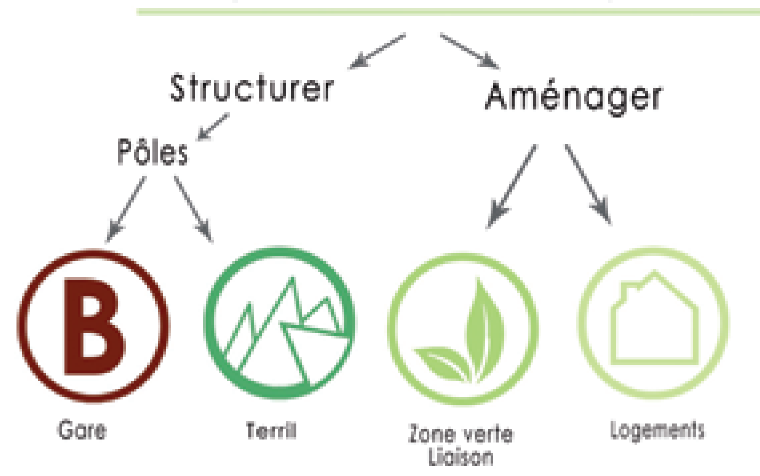
Nous ne dénions pas l'intérêt du tram mais il génère un certain type de développement et d'urbanisation que nous ne voulions pas nous imposer. D'autant plus que nous considérons qu'il trouvera à l'avenir une meilleure localisation sur le tracé de la N3.
Le projet proposé a pour ambition de servir les habitants actuels. La zone à traiter n'est en effet un non-lieu (que personne ne s'approprie) que si l'on n'y voit que ce qui est peu ou pas bâti en son centre. Pour nous, il existe aujourd'hui deux tissus vivants au centre desquels se trouve une zone déstructurée sur laquelle les quatre communes concernées n'ont pas de projet commun.
Mais comment traiter cette « île » située entre des lieux déjà bien vivants ?
Nous la vouons à l'habitat et aux fonctions compatibles avec celui-ci.
Dans un premier temps, l'action consiste à isoler le zoning de Grâce-Hollogne tout en le renforçant.
Ensuite, les deux centralités existantes que sont la place du Pérou et le site de l'Espérance sont renforcées et même, pour la seconde, réorganisée par la création d'une nouvelle place.
Les deux centralités sont alors unifiées à Ans par deux interventions conséquentes : la création d'un élément structurant - le parc multifonction ; la création d'une zone d'habitat et de services - la gare d'Ans. L'intervention sur le site de la gare est l'occasion de créer, en plus d'un nouveau quartier, deux parkings relais et une ligne de bus express reliant Ans et le centre de Liège par l'autoroute.
Nos cinq centralités - Pérou, Montegnée, Ans-Gare, Parc, CHC - sont connectées entre elles par un réseau de mobilité collective - un bus à haut niveau de service (BHNS) - et de mobilité active) des voies vélos à haut niveau de service (VVHNS).
Enfin, une part importante des lieux reste non bâtie et est utilisée pour une production maraîchère moderne mais « en sol », avec centre de formation spécifique. Quelque 65 ha deviennent des « zones d'activité agricole locales » (ZAAL) qui participent du dynamisme du lieu tout en étant des réserves foncières pour d'éventuels nouveaux besoins dans 30 ou 40 ans.
Au terme des phases de développement - mises en œuvre en quinze ans - auront été créés quelque 4.900 nouveaux logements, 1.500 à 2.500 emplois et de nombreux équipements communautaires.
En résumé, notre intention était donc d'agir sur :

- les tissus existants que sont Ans, Grâce-Hollogne/Pérou et Saint-Nicolas/Montegnée,
- les zones interstitielles dont le périmètre du concours.

Pour, ainsi, créer une nouvelle unité urbaine à partir de l'existant. Pour y parvenir, trois moyens sont mis en œuvre :

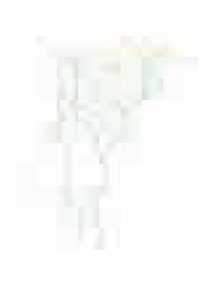
1. asseoir la vocation habitat de la zone tout en gardant beaucoup d'espaces non urbanisés ;
2. créer un lieu récréatif et paysager destiné aux habitants du plateau et de l'agglomération ;
3. réorganiser la mobilité pour apaiser les lieux : priorité aux bus, aux vélos et à la mobilité locale (isolement du parc d'activités de Grâce-Hollogne, parkings relais au niveau de la gare…).

Le tout permet de créer du lien et d'unifier durablement le plateau dans ses axes Nord-Sud et Est-Ouest et, partant, de susciter une auto-régénération douce des tissus bâtis déjà existants.


Redynamiser et Requalifier
Structurer
Aménager
Pôles
Gare
Terril
Zone verte
Liaison
Logements



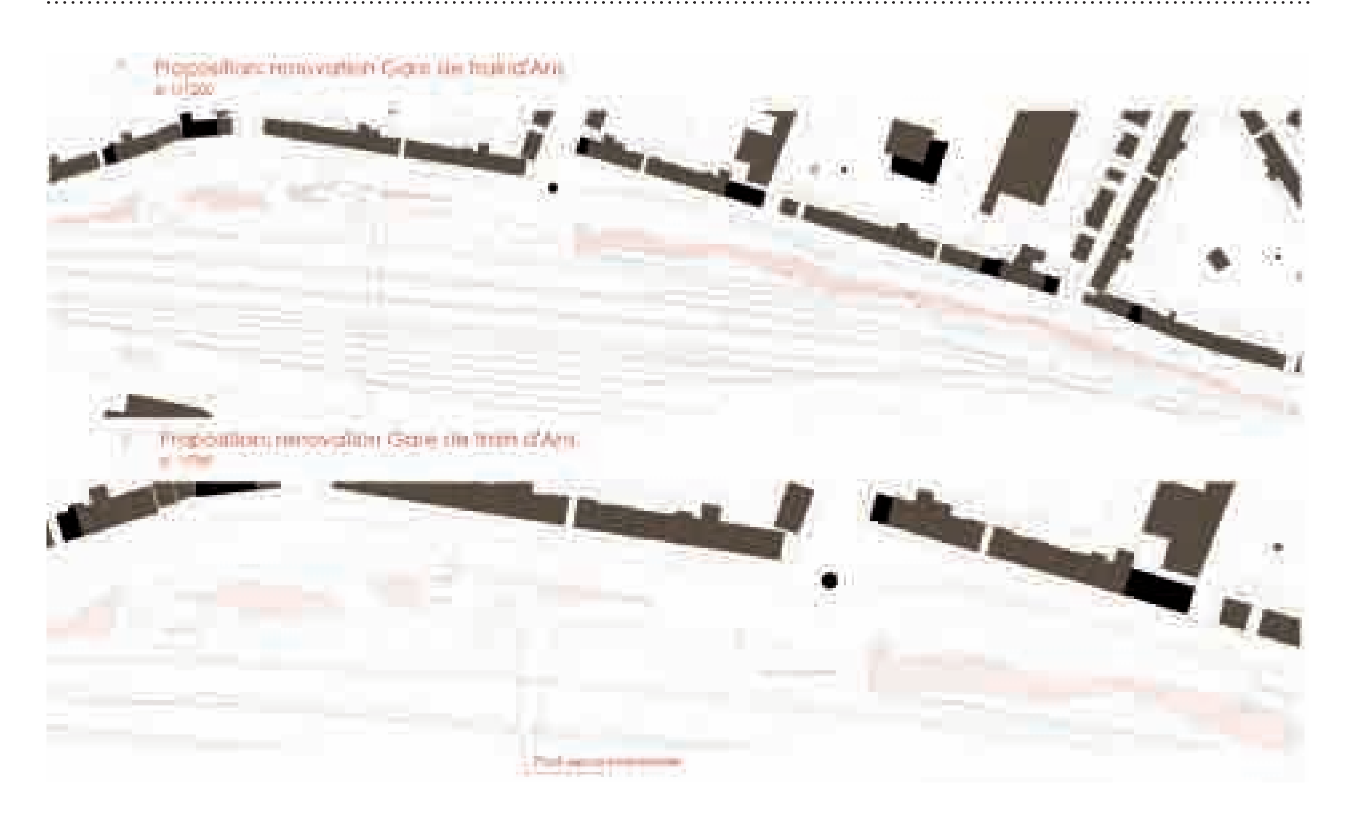




Projet 14 | Liaisons

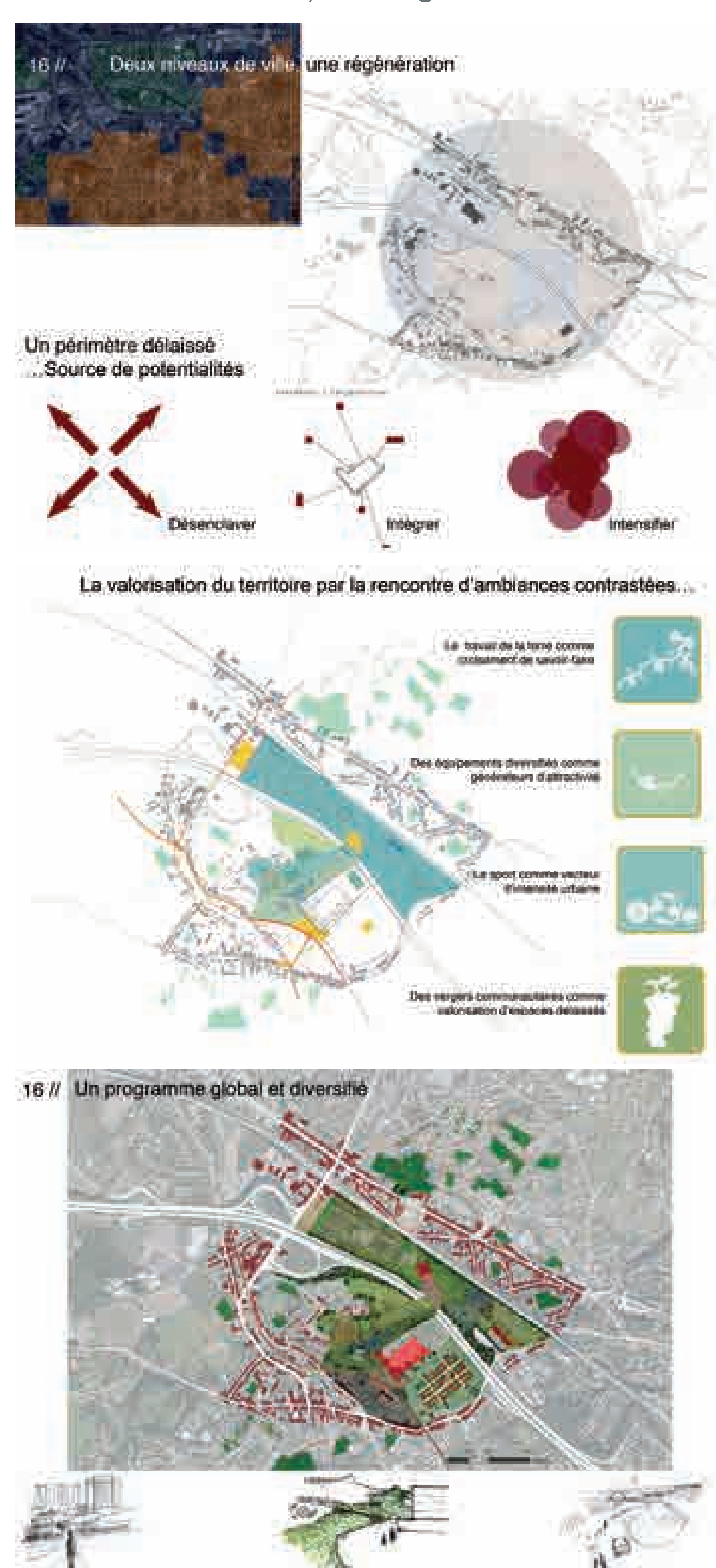
ÉQUIPE

Nathan Vanden Bosch (responsable d'équipe), **Antonio Rivas Garcia**
Année d'études : **Master 1 et 2**
Enseignant responsable d'atelier : **Géry Leloutre**
Établissement d'enseignement : **Université libre de Bruxelles - Faculté d'Architecture La Cambre-Horta**



Présentation du projet

Il y a toute une série de concepts présents dans la proposition :
- Intégration dans le projet du futur Tram ;
- Reliaison du projet avec le RAVeL existant ;
- Sensibilité par rapport aux espaces verts: forêt existantes préservées ;
- Justification solide de chaque élément proposé ;
- Résolution de la demande de logements ;
- Favorisation de la circulation douce ;
- Re-liaison de différents espaces ;
- Augmentation de zones vertes aménagées ;
- Mise en valeur de terrains vagues ;
- Dynamisation du terril ;
- Redynamisation et rénovation de la gare de train d'Ans ;
- Création de pôles ;
- Proposition bien développée au niveau de plans ;
- Proposition modeste et réaliste ;
- Budget raisonnable.


16 // Deux niveaux de ville, une régénération
Un périmètre délaissé
...Source de potentialités
Désenclaver
Intégrer
Intensifier
La valorisation du territoire par la rencontre d'ambiances contrastées...
16 // Un programme global et diversifié



Projet 16 | Deux niveaux de ville, une régénération

ÉQUIPE

Thibaut Mortier (responsable de l'équipe), **Suzanne Jadoul, Stéphanie Romero, Claire Van Kerrebroeck**
Année d'études : **Master complémentaire en urbanisme et Aménagement du territoire**
Enseignants responsables d'atelier : **Bernard Declève, Yves Hanin**
Établissement d'enseignement : **Université catholique de Louvain - Faculté d'Architecture, d'Ingénierie architecturale et d'Urbanisme (LOCI) – Site de Louvain-la-Neuve**

Présentation du projet

À partir du socle formé par une analyse (multi-scalaire, dynamique et pluri-thématique) du territoire, une zone d'étude s'est imposée à nous par les enjeux qui en émanent. À l'image de l'ensemble du périmètre proposé, la zone est marquée par le croisement de différents tissus et d'entités administratives. Entre ville minière et ville émergente, entre tissu dense et tissu lâche, entre sinuosité et linéarité, entre ville basse et ville haute, entre logements et activités économiques, le site sur Ans et Liège s'avère être un entre-deux.

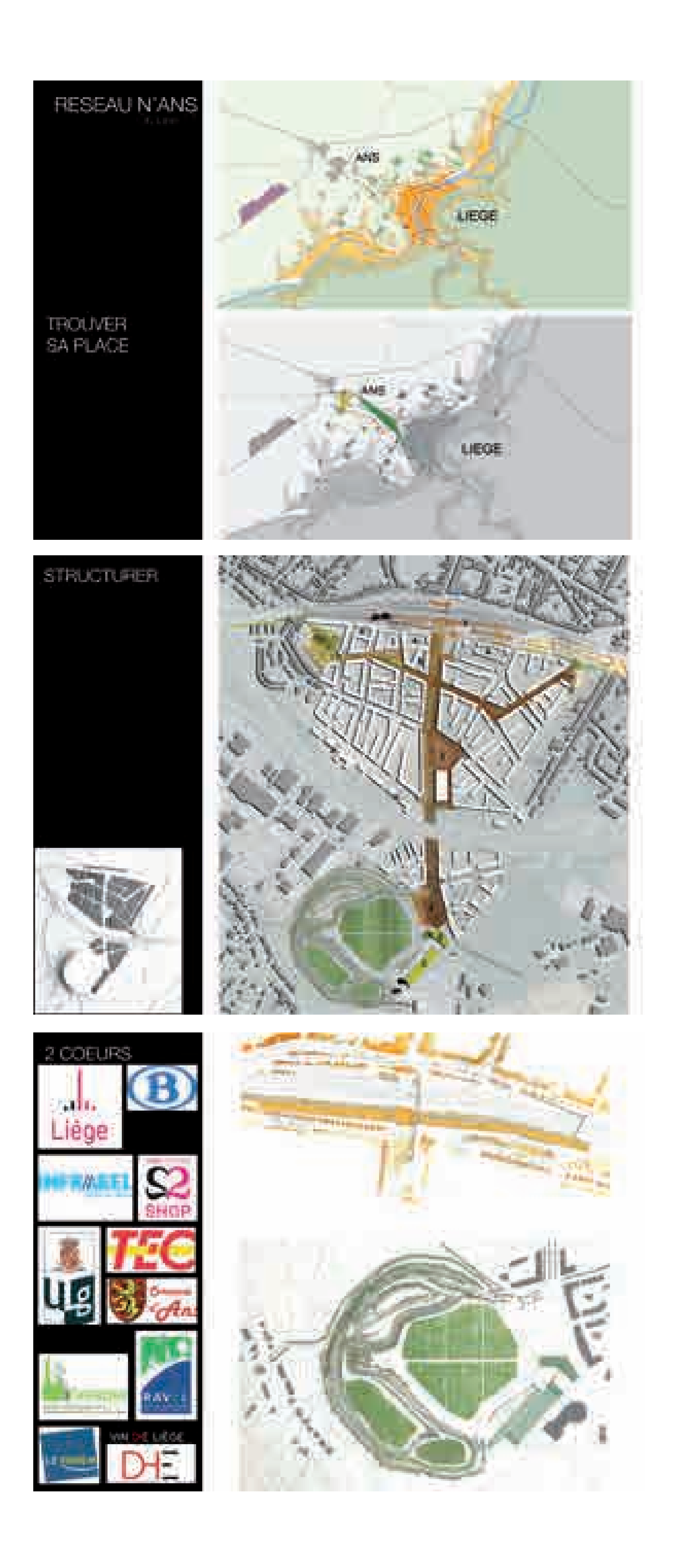
Le site au Sud de la bretelle autoroutière d'Ans va accueillir le nouveau CHC. Cette implantation, jugée irréversible, est symptomatique de la dualité entre des poches en relation avec l'axe autoroutier, et la ville minière. Apparaissant comme souvent reléguée au second-plan, la ville minière possède néanmoins de réels atouts dans le contexte actuel. Ainsi, de manière non exhaustive, elle présente des densités bâties et de population élevées, un tissu associatif fort et un réseau d'axes de mobilité douce extrêmement efficace comme héritage de l'activité extractive passée.

Dès lors, pour nous, un enjeu crucial apparaît : apporter une réponse adaptée en termes d'aménagement en regard des caractéristiques et tensions qui animent ce site. Conscients de la complexité du site, il nous parait irréfutable que la régénération urbaine passe par une vision claire sur celui-ci. La proposition, dans le cadre d'un concours d'idées, se veut complémentaire des autres projets, davantage limpides, qui seront développés sur le périmètre (éco-quartier derrière la gare, etc.).

La proposition s'appuie sur le besoin de retisser des liens, sur la diversité des fonctions et sur les atouts locaux. Premièrement, la création d'un pont s'impose comme une mesure essentielle. Cette mesure s'accompagne de la création d'une «zone verte» comprenant : des terrains dédiés à l'école d'horticulture, une halle, des activités sportives, des équipements diversifiés comme un théâtre de verdure et la mise en place de vergers communautaires. La volonté est claire : s'appuyer sur les leviers locaux pour générer une zone de convergence en substitution d'une zone reléguée. La complexité du site amène également la nécessité d'une coopération entre acteurs. Ce site peut constituer le terreau d'une nouvelle coopération entre acteurs : Ans, Liège et le CHC, et les associations locales.

Sur le pourtour, le CHC, la ZAE, les logements existants et futurs, un hôtel sont des éléments alimentant le parc et les activités. Concernant les logements, le but est d'offrir un développement raisonné compte tenu de l'évolution immobilière régionale et de projets de densification à proximité (dont le quartier de la gare). Également, un projet novateur s'opérera le long du RAVeL qui sera l'objet d'un «retournement» de la ville vers ce dernier. À proximité immédiate, nous proposons un développement à la morphologie hybride afin d'articuler les deux villes. Enfin, plus au Nord, la construction d'un projet mixte (activité hôtelière, commerces et logements) participera à la restructuration de la rue Jean-Jaurès.

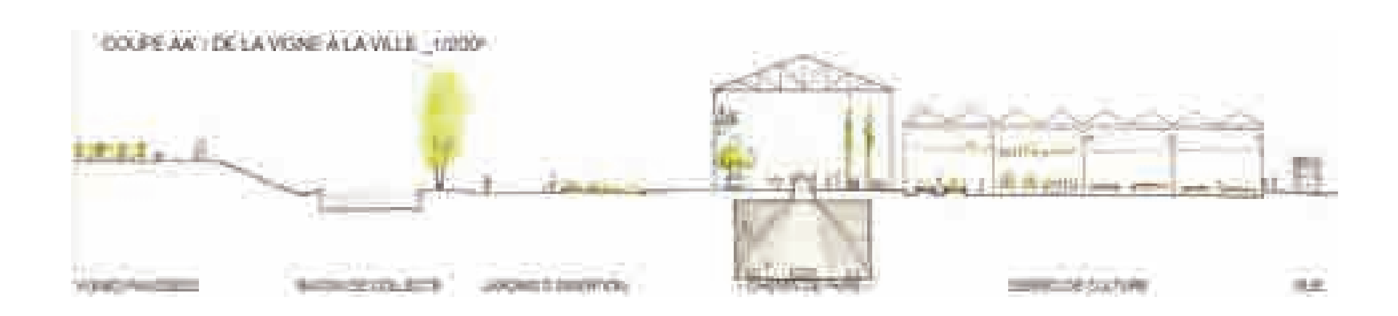
En définitive, le projet articule le local et le global. En effet, drainant les habitants à proximité, les activités hospitalières, sportives, culturelles et horticoles permettent au site de dépasser le seul cadre d'espace public de proximité. La ligne 2 du tram, légèrement revue par rapport à la proposition initiale, permettra de relier la gare d'Ans au centre de Liège en desservant notamment le CHC et les quartiers densément peuplés de Saint-Nicolas et de Burenville. En complément, la mise en place d'une ligne de bus joignant Jemeppe à Rocourt nous parait essentielle pour désenclaver la ville minière et «servir» les deux lignes de tram, fleurons du renouveau liégeois. Le RAVeL constitue également un véritable atout qui est à conserver. Celui-ci sert à la fois d'axe transversal et de lieu de balade quotidienne en promouvant la mobilité douce.


RESEAU N'ANS
ANS
LIEGE
TROUVER
SA PLACE
ANS
LIEGE
STRUCTURER
2 COEURS
Liège
TEC
DHE

Projet 17 | Réseau N'Ans

ÉQUIPE

Michael Lequeu (responsable de l'équipe), **Raphael Bourgois, Lucie Gryspeert, Laetitia Joris, Giulia Marverti, Florent Schoennagel, Martin Vandevoorde**
Année d'études : **Master 2**
Enseignants responsables d'atelier : **Cécile Chanvillard, Julie Denef, Christophe Gillis, Marc Lacour**
Établissement d'enseignement : **Université catholique de Louvain - Faculté d'Architecture, d'Ingénierie architecturale et d'Urbanisme (LOCI) – Site de Bruxelles**



Présentation du projet

«Trouver sa place»
Ans pâtit de l'attraction de la cité ardente et de sa localisation au carrefour d'axes économiques et logistiques de premier ordre. L'aéroport de Bierset, la ligne à grande vitesse (Thalys), les autoroutes de Wallonie, réduisent la commune à une ville de passage.

Le projet profite de l'existence d'une lentille en friche présentant un contexte difficile pour redonner vie à tout un pan de la commune. Tout tourne autour de la consolidation et l'intégration de maillages s'exprimant à différents niveaux. Les multiples opportunités structurantes résonnent à travers les échelles jusque dans la programmation urbaine.

L'idée est de retourner la situation actuelle à notre avantage, pour passer d'une ville de passage à une ville interconnectée.

Développer les maillages et réseaux
Le maillage urbain s'approprie les structures supérieures. Une toile naturelle tisse les îlots et les draine par le biais d'une transversale verte reliant deux parcs aux typologies différentes. De plus, une dorsale lie le site à une friche laissée à l'abandon, au sud de l'autoroute. Il en ressort une plus-value pour le nouveau quartier qui n'est plus enclavé entre deux barrières mais parcouru par deux puissantes artères. Le terrain vague au sud profite d'un nouvel élan économique qui amorce une évolution future. Le maillage bleu n'est pas en reste avec une multiplication des noues qui partitionnent le profil de la rue et favorisent l'association des mobilités.

Le maillage est également social avec l'implantation de fonctions favorisant les interactions et l'intensité urbaine. Ceci passe par un poste de secours lié à une salle de sport ou encore une maison de repos associée à une école spécialisée. Des programmes aux contraintes lourdes se lient pour partager d'avantage qu'une enveloppe ou un îlot.

Une entité à deux cœurs
Les deux pôles implantés sur le site découlent directement de ses capacités. Ils reprennent à leur compte l'activation du territoire. Toute la dynamique et l'essor du site dépendent dès lors de l'ampleur de ses fonctions et de leur implantation.

La gare, d'abord, se déroule le long du rail pour y associer bureaux, commerces, ateliers d'entretien des trams et promenade. Le déplacement y fait loi et mêle train, tram, piéton et vélo.
Le terril et le vignoble établissent une fusion entre le paysage et le site pour lui donner un nouveau visage. La destination de cette revitalisation est une agriculture urbaine d'un nouvel ordre et une source d'activités multiples. Une multitude d'acteurs est associée au projet (ULg, Coopérative Vin de Liège, Commune d'Ans…).


UNE ENTREE POUR LIEGE UN BOULEVARD URBAIN
Plan initial
Plan final
Phase 1 : axe de la gare
Phase 2: connexion
Phase 3: promenade verte
UN BOULEVARD URBAIN
AVANT
APRES



Projet 18 | Une entrée pour Liège, un boulevard urbain

ÉQUIPE

Alexandre Pineill (responsable de l'équipe), **Barbara Ballu, Alice Boudet Dalbin, Alexis De Bosscher, Maylis Fabre, Marcello Morino**
Année d'études : **Master 2**
Enseignants responsables d'atelier : **Cécile Chanvillard, Julie Denef, Christophe Gillis, Marc Lacour**
Établissement d'enseignement : **Université catholique de Louvain - Faculté d'Architecture, d'Ingénierie architecturale et d'Urbanisme (LOCI) – Site de Bruxelles**



Présentation du projet

La ville de Liège tend à se développer jusqu'à Ans dans les 15 prochaines années. L'autoroute E25 deviendra donc un axe pénétrant dans l'agglomération de Liège. Il nous a donc semblé intéressant de transformer cette autoroute en un boulevard d'entrée de ville. Nous avons travaillé simultanément à différentes échelles : régionale de la région liégeoise, communale pour la ville d'Ans et locale au niveau du quartier.

Échelle régionale : une entrée de ville pour Liège

→ Le boulevard serait composé de non plus 6 mais 4 bandes de voitures laissant place au tram, à des pistes cyclables et à de grands trottoirs pour les piétons. Le long de ce boulevard, des espaces publics, places et jardins, mais aussi des équipements et bureaux font la transition entre le boulevard et la ville d'Ans.
→ L'accès à la ville d'Ans serait facilité par l'installation de deux lignes de tram, une située sur le boulevard et une autre perpendiculaire suivant le tracé dessiné pour la Transurbaine et rejoignant la gare.
→ Deux nœuds automobiles permettraient de desservir la ville d'Ans par le boulevard urbain dont l'un est directement lié à la N3.

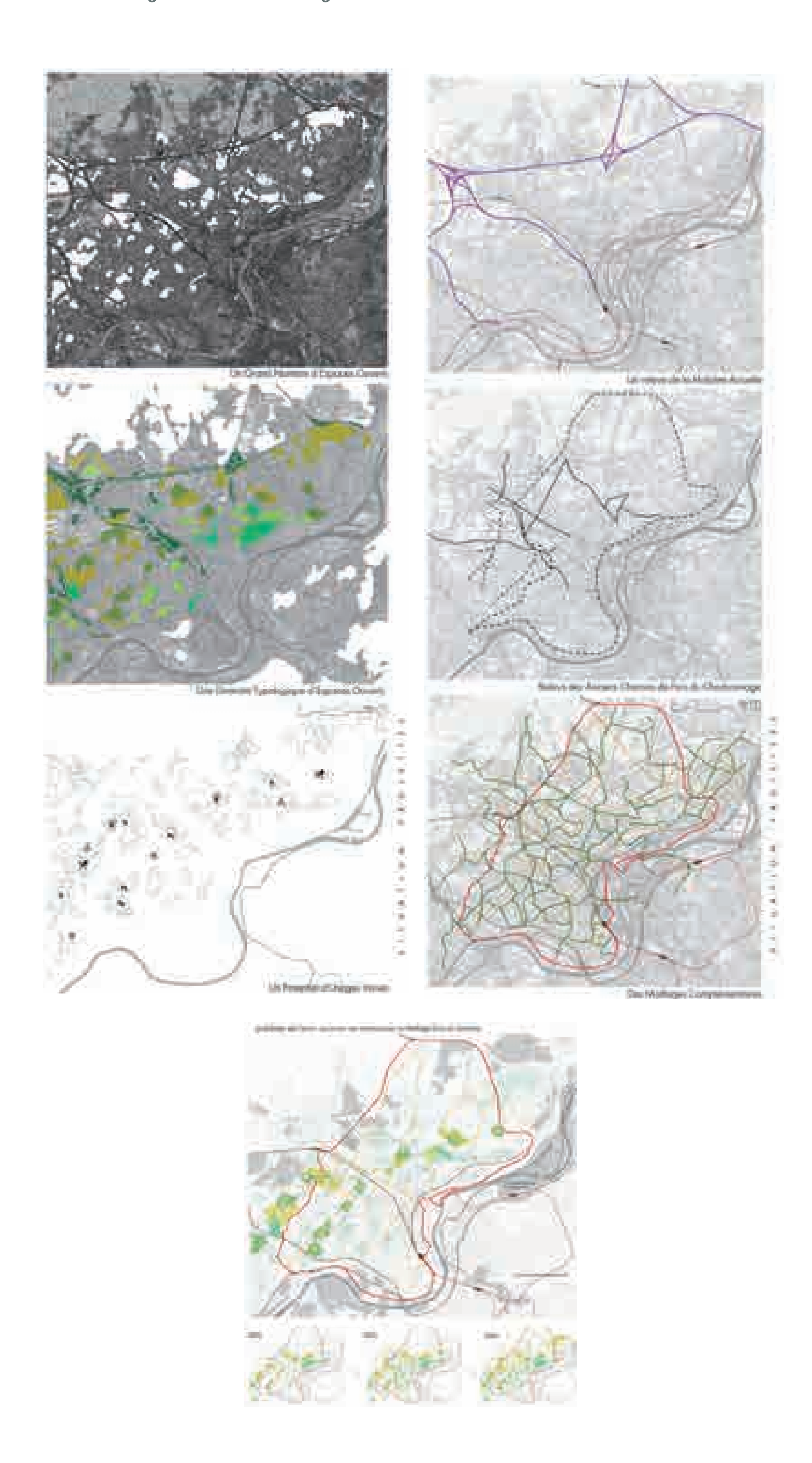
Échelle communale : un nouveau centre et un axe unificateur

→ Création d'un «nouveau centre» organisé autour de la gare: aménager la gare en la rendant biface, rayonnante des deux côtés des rails de train, élément de liaison entre la nouvelle partie de ville et celle existante.
→ Création d'un axe reliant la gare au terril et passant sous le boulevard et pourvu d'une ligne de tram. Le long de cette avenue des commerces, équipements, logements, et l'organisation de dilatations faisant place à des espaces publics, arrêt de tram...
→ À l'intersection du boulevard urbain et de l'axe unificateur, un nœud intermodal, animé par des commerces et donnant une perspective sur la ville et sur la gare. C'est une sorte de vitrine d'Ans pour les visiteurs.

Échelle du quartier : harmonieux, agréable et convivial organisé autour d'une promenade verte

→ Le quartier résidentiel est organisé autour d'un espace vert ; la promenade verte crée un poumon vert qui commence à l'arrivée du RAVeL et organise le quartier.
→ Création de nœuds actifs d'interaction sociale le long de cette promenade.
→ Les rues sont arborées et les espaces sont partagés...

Ainsi l'objectif de notre projet est de connecter le quartier existant au nouveau boulevard et de gérer la transition entre l'échelle de la ville et l'échelle du quartier.





Projet 19 | Du Pays noir au Pays vert

ÉQUIPE

Charlotte Douceron (responsable de l'équipe), **Mathis Boucher, Margaux Bouy, Cyril Domelier, Jules Labbaye, Perrine Leroy**
Année d'études : **Master 2**
Enseignant responsable d'atelier : **Quentin Wilbaux**
Établissement d'enseignement : **Université catholique de Louvain - Faculté d'Architecture, d'Ingénierie architecturale et d'Urbanisme (LOCI) – Site de Tournai**



Présentation du projet

Liège se trouve dans le **bassin minier** européen. À l'image des autres villes de cette entité, Liège cherche un nouveau souffle pour régénérer son agglomération.

Notre zone d'étude est **périurbaine**, elle reprend toutes les caractéristiques de cette typologie de ville, à savoir un tissu lâche et des espaces ouverts résultants.

NOTRE OBJECTIF: RÉGÉNÉRER LA VILLE PAR LE VIDE, ensemble de friches industrielles et infrastructurelles, de terres agricoles et, rarement, d'espaces publics aménagés.

Ce processus se veut progressif, dans le temps et l'espace, et envisage de revaloriser un **passé minier**, autrefois synonyme de richesse économique et sociale, mais aujourd'hui terni.

Pour ce faire, nous pensons que les habitants doivent être le moteur de projets locaux, qui correspondront à leurs besoins et amélioreront leur cadre de vie. Les espaces ouverts relevés sont des lieux **potentiels** pour accueillir ces projets. Le tout formant un chapelet, nous imaginons une **mise en réseau**: un réseau doux et naturel, qui mène jusqu'au cœur du tissu résidentiel; soutenu par un réseau de transport en commun (tram et bus renforcés), idéalement dense et isotrope.

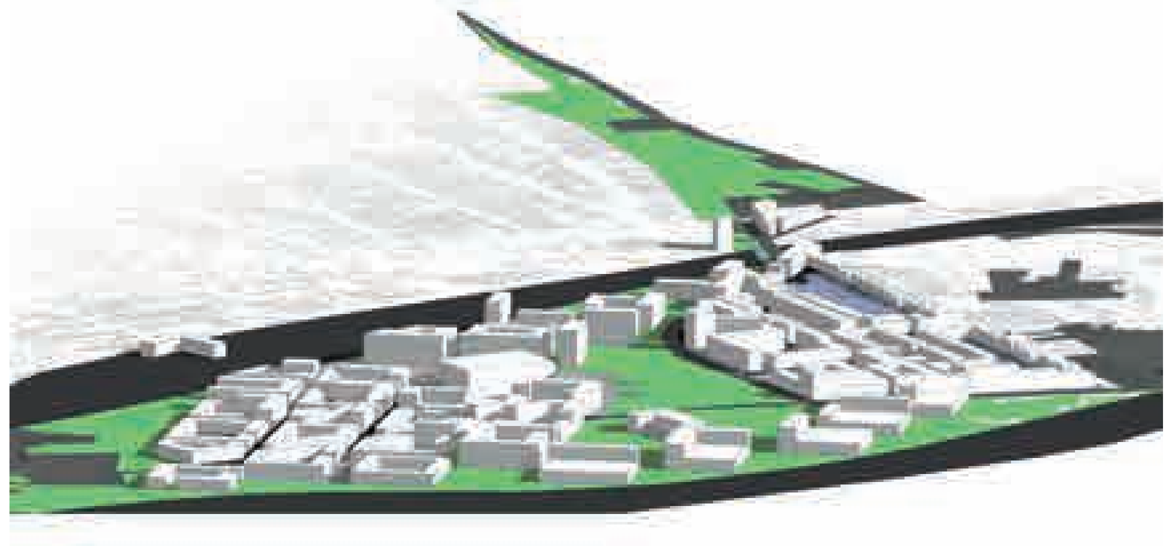
Nous souhaitons, par l'ensemble de ces actions, régénérer un lien social et favoriser les échanges intergénérationnels, afin de tendre vers une mixité sociale, à tous niveaux.

Par exemple: des jardins potagers de quartier, entretenus par les résidents de la maison de retraite communément avec les enfants de l'école primaire voisine, qui ponctuent une ballade à travers la ville.

Liège a besoin de nouveaux logements et équipements publics pour répondre aux attentes et besoins de la population. Toutefois dans cette idée de préserver le vide et le requalifier, nous envisageons **deux stratégies pour tenir les espaces ouverts:** une limite bâtie franche, ou une limite diffuse, qui tisse pleins et vides.

Projet 20 | Restructuration d'Ans dans une dynamique végétale et polarisante









Projet 20 | Restructuration d'Ans dans une dynamique végétale et polarisante

ÉQUIPE

Saliha Briquemont (responsable de l'équipe), **Justine Bande, Pauline Bernard, Nicolas Culot, Chloé Polomé**
Année d'études : **Master 1**
Enseignant responsable d'atelier : **Sophie Dawance**
Établissement d'enseignement : **Université de Liège - Faculté d'Architecture**

Présentation du projet

Lorsqu'on parle d'Ans il faut, avant tout, resituer cette ville dans le territoire dans lequel elle se place. Elle est à proximité de Liège, une ville en mutation, juste à coté de la voie ferrée, non loin de l'aéroport de Bierset, et au carrefour de grands axes comme Bruxelles, Luxembourg. On comprend rapidement le rôle que peut avoir Ans à petite comme à plus grande échelle et l'importance notamment d'y créer une mixité, en offrant aussi bien du logement, du loisir et de la culture, que des services ou de la production.

L'enjeu du site est qu'il s'inscrit dans un tissu particulier, le projet doit recoudre avec deux façons différentes d'occuper le territoire. D'un coté, Liège, avec une densité importante qui tend à diminuer en s'éloignant du centre et à l'ouest, une présence industrielle assez conséquente qui se dissipe, elle aussi, en approchant de la ville d'Ans. Ainsi, le site constitue une zone mixte à requalifier qui s'exprime par la rencontre de deux mailles distinctes. Cela pose évidemment des questions quant à la manière d'habiter, de vivre tout simplement, sur un tel territoire.

Aujourd'hui, la lecture d'Ans se fait surtout linéairement avec la N3 qui la traverse et la divise. C'est un axe majeur qui prend en quelques sortes la fonction d'un centre-ville. Les rues s'y connectent et c'est là qu'on y trouve les commerces et le mouvement. L'idée du projet est d'offrir à Ans la possibilité de vivre pour elle-même et pas uniquement comme une extension de Liège, en tirant profit de toute cette énergie pour l'inviter à percer davantage dans la ville.

Le projet propose une nouvelle dynamique transversale et polarisante dans une zone d'enjeux aujourd'hui laissée au dépourvu, qui est l'arrière de la gare. Rêvons la gare comme n'ayant plus d'arrière mais deux avants. Et cela notamment par la création de nouveaux points d'accroche rassembleurs qui sont des opportunités de connecter les quartiers anciens et nouveaux. Cette dynamique se dessine comme une structure végétale qui s'étend sur l'ensemble de la zone travaillée, en profitant de projets déjà existants pour la ville, comme l'espace Monfort, le RAVeL, le parking P+R pour les intégrer au paysage et leur donner un aboutissement. La structure végétale se décline tantôt en un grand parc, tantôt en une succession d'espaces minéraux structurés par des apports végétaux plus ponctuels. Le nouveau quartier offre des bureaux, un espace d'entreprises, des espaces de loisir et du logement. Celui-ci réalise d'une part, la terminaison du tissu existant, et d'autre part, il propose de nouvelles façons d'habiter. Ainsi le projet s'inscrit dans une trame qui s'oriente de façon optimale quant à l'ensoleillement. La galette centrale se développe dans un parc qui l'enveloppe et qui permet de toujours avoir en perspective « le vert », la nature comme fond de paysage...

Le projet a pour ambition d'éviter l'omniprésence de la voiture et ainsi donner la priorité aux piétons et aux modes de transport plus doux. Le souci d'offrir une meilleure qualité de vie aux habitants de ce nouveau quartier a mené à des réflexions sur les largeurs de voirie, trottoir, en lien avec les gabarits du bâti, mais aussi sur des espaces exclusivement piétons.





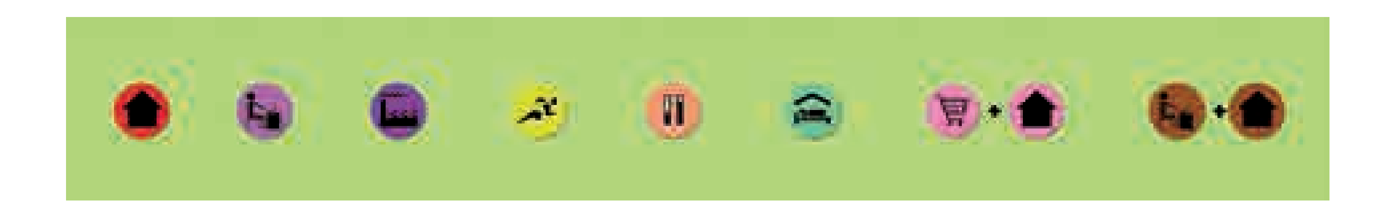

RE-GENERATION URBAINE
Ans - Saint-Nicolas - Liège - 2012/2013



Projet 21 | Lien vert

ÉQUIPE

Erika Krier (responsable de l'équipe), **Mélanie Barrez, Alexandre Bouffioux, Jérémy Dekeyser, Loïck Desvachez, Mike Detiffe, Mélanie Trottier, Bili Yao**
Année d'études : **Bac 3**
Enseignant responsable d'atelier : **Dominique Glück**
Établissement d'enseignement : **Université de Mons – Faculté d'Architecture et d'Urbanisme**



Présentation du projet

Ans, petite commune proche du chef-lieu de Liège, se voit bénéficier d'une régénération urbaine. En effet, cette ville possède de nombreux atouts et faiblesses de par ses zones de friche, sa mobilité abondante, etc.

Un projet transurbain relie Liège-Ans en passant par la commune de Saint-Nicolas et joint les différentes zones de friche.

Notre projet consiste à créer une colonne vertébrale qui joint le haut de la commune d'Ans vers la ville de Liège. Ce lien se définit en une longue promenade verte qui privilège la mobilité douce et qui profitera à tous les habitants des environs.

Ce lien vert débute à partir du projet Monfort établi par la commune, se poursuit après la gare sur le site de la Briqueterie, passe sous l'autoroute pour arriver sur le site de Bonne Fortune, et enfin, il suit le tracé de la transurbaine en passant par le site de la Grosse Houille.

Le premier terrain est enclavé par la voie ferroviaire et l'autoroute. Le projet vient dés lors se connecter à l'existant via plusieurs pôles : au nord, par la gare et l'échangeur qui relient la place Monfort ; au sud du site, par le tunnel sous l'autoroute, mais également à l'ouest et à l'est de la traversée verte qui se lie à la morphologie urbaine existante.

Le deuxième, en bas de l'autoroute, est constitué d'un terril. Le maillon vert se propage, dés lors, vers le terril pour donner à celui-ci l'apparence d'un parc naturel.

Le troisième site se prolonge un peu plus loin, toujours sur le tracé de la transurbaine et est relié au RAVeL. Ce lieu possède quelques contraintes de par la présence de pylônes électriques à haute tension, le bocage existant, etc. Ainsi donc, malgré ces éléments, la nature et le bâti viennent s'entremêler en une forme étoilée.

Ce tissage vert continue sa trajectoire jusqu'à Liège. En effet, à chaque espace, ce lien se connecte à l'existant pour prendre forme. La nature vient donc s'attacher, se glisser, prendre place pour redonner vie à l'environnement.


Mode d'emploi pour la périphérie (groupe 22)
Mode d'emploi pour la périphérie (groupe 22)
Mode d'emploi pour la périphérie (groupe 22)



Projet 22 | Mode d'emploi pour la périphérie

ÉQUIPE

Léone Drew Drapeaud (responsable de l'équipe), **Marie De Vleeschouwer, Christophe Guémappe, Audrey Montenero, Cyndelle Rennesson**
Année d'études : **Bac 3 + Master 1**
Enseignant responsable d'atelier : **Serge Peeters**
Établissements d'enseignement : **Université de Liège –Agro-Bio Tech Gembloux et Université Libre de Bruxelles - Faculté d'architecture La Cambre-Horta**

Présentation du projet

La périphérie liégeoise connaît une rupture récente mais profonde de sa morphologie. Alors qu'auparavant les axes de communication étaient les génératrices du territoire (routes nationales et chemin de fer), la construction de l'autoroute génère des ruptures dans le tissu existant. Les fragments qui en résultent sont séparés par des ruptures paysagères (principalement des espaces verts délaissés ou zones industrielles) et se distinguent par une identité propre plus ou moins établie. Toutefois, les anciens axes structurants jouent toujours un rôle générateur puisque les infrastructures publiques s'y rattachent, créant ainsi de fortes disparités dans les équipements collectifs.
Les espaces verts résiduels entre les fragments représentent un potentiel pour créer une continuité verte servant à unifier l'ensemble du territoire, tout en permettant à chaque fragment de conserver une certaine autonomie identitaire. Ce maillage devient le support d'un réseau de mobilité douce. Les espaces verts sont également des zones tampon remplissant des services éco-systémiques qu'il convient de valoriser. La densification du territoire a lieu dans les zones vides au sein même des fragments. Ceci a pour effet d'augmenter la capacité de charge des quartiers, permettant donc l'implantation de nouvelles infrastructures et la création de nouvelles centralités qui contrebalancent le déséquilibre actuel. Enfin, l'amélioration du réseau de mobilité par la réouverture de la Gare du Haut-Pré et la mise en place d'un Réseau Express Liégeois, ainsi qu'à moyen terme d'un tracé de tram, permettent une desserte fine et régulière des nouveaux et actuels quartiers. Ils permettent aussi une meilleure desserte interne à la périphérie des zones de travail telles que les zones industrielles.
Ces enjeux communs à l'ensemble du territoire sont exacerbés dans la friche qui se trouve entre deux bras d'autoroute et de chemin de fer, au sud de la Gare d'Ans. Cette friche, tout comme le reste du territoire, est divisée par des infrastructures de mobilité difficilement franchissables. Pourtant, elle occupe une position géographique clé puisqu'elle est très proche de la Gare d'Ans, elle est donc reliée à tout Liège et représente un espace vert potentiel pour les habitants d'Ans. Cette friche marque aussi l'arrivée à Liège depuis l'autoroute de Bruxelles et l'aéroport. Ainsi, cet espace inoccupé peut devenir une importante plateforme logistique afin de soulager les voies d'accès à Liège et à la périphérie. Par cette friche transitent également le réseau de mobilité douce et le futur tramway. Il semble donc intéressant d'attribuer à cette zone la fonction de parc éco-systémique, voire de base de loisirs à l'échelle de toute la région liégeoise.
Les ruptures causées par les diverses infrastructures traversant ce parc incitent à l'envisager comme un parc séquencé qui, tout comme les fragments urbains, assume une autonomie de chaque entité. La Gare d'Ans est reliée au Parc par une passerelle surplombant les rails. Elle-même à une place où se trouve le terminus du tram. Le vaste espace vert offre un parcours sur pilotis au travers d'une boulaie en friche. De l'autre côté d'une rue d'accès à Ans, une vaste plaine gazonnée offre un espace libre pour un usage familial libre. Depuis cette zone, le piéton accède à un cheminement menant à des escaliers qui abordent le franchissement de l'autoroute. Sous ce franchissement se déploient 10.000m2 d'équipements (parking, dépôt de tramway, centre de tri et entrepôt logistique). La toiture est occupée par des fragments de jardin botanique entre lesquels circulent les passants. De cette manière, le piéton enjambe l'autoroute dans un jardin artificiel rappelant les liens de dépendance de l'homme à la nature. De l'autre côté du franchissement autoroutier se trouve la zone sportive, pourvue d'un skateparc, une vaste aire de pelouse et d'un bassin de baignade dépuratif. Cette zone jouxte une route d'accès à la zone industrielle, fréquentée par les camions. Elle en est donc protégée par une noue paysagère qui empêche l'accès à la route en dehors des passages mais laisse une bonne visibilité aux chauffeurs de camion, en hauteur. La dernière zone offre un vaste espace urbain en faveur de la culture et d'évènements citoyens. Un amphithéâtre creusé dans la pente de l'ancien terril et une vaste place publique avec fontaines interagissent avec l'un des nouveaux éco-quartiers.

Annexes



- Règlement du Concours
- Samenvatting (NL) / Zusammenfassung (D) / Abstract (EN)

Règlement du Concours, édition 2012/2013

ARTICLE 1. Organisateur du concours

La MRAU, Maison Régionale de l'Architecture et de l'Urbanisme, dont la mission est inscrite à l'article 256.1 du CWATUPe et confiée à l'asbl UWA, Union Wallonne des Architectes *(cf. Arrêté ministériel du 23 novembre 2009)*, organise un concours d'urbanisme biennal.

La MRAU invite les établissements supérieurs et universitaires de la Communauté française Wallonie-Bruxelles qui dispensent un enseignement en architecture, en urbanisme, en aménagement du territoire, en géographie, en architecture du paysage et en sociologie urbaine, à inscrire ce concours dans les cursus académiques pour l'année 2012-2013 au moyen de la convention de participation qui est jointe au présent règlement.

ARTICLE 2. Adresse et Secrétariat du concours

La personnalité juridique est assumée par l'asbl UWA, dont le siège social est établi à 5000 NAMUR, Rue de l'Ange, 48.

Le secrétariat du concours est assuré par la MRAU.

L'adresse du concours est l'adresse de l'UWA et de la MRAU, comme indiquée au premier paragraphe ci-avant.

ARTICLE 3. Finalité du concours

Il s'agit d'un concours d'idées qui a pour but d'identifier des visions d'avenir pour le développement urbanistique au 21e siècle, et la régénération du tissu urbain ancien, d'un site localisé en zone périurbaine d'une grande ville (Liège).

ARTICLE 4. Objectifs du concours

Le concours vise à mettre en lumière la créativité autant que la liberté d'esprit des futurs professionnels dans ces différentes disciplines, ainsi qu'à encourager leur capacité de réflexion en suscitant un débat ouvert sur le modèle urbain le mieux adapté aux évolutions à court et moyen terme de notre société.

Le concours d'urbanisme a pour objectif de:

- Mobiliser la réflexion autour des enjeux de l'aménagement, de l'urbanisme et du développement durable ;
- Créer une émulation entre étudiants des divers établissements de la Communauté française dans les disciplines décrites à l'article 8 ;
- Susciter le débat public.

ARTICLE 5. Site choisi

Le site du concours, édition 2012-2013, se situe sur le territoire des **communes de Liège, Ans, et Saint-Nicolas**.

Un document graphique destiné à localiser le site est joint en annexe au présent règlement (cf. document présenté dans le PPT de présentation du concours aux établissements académiques du 05/07/2012).

ARTICLE 6. Programme du concours et structuration de l'étude à présenter

6.1. Le concours porte sur l'étude d'urbanisation d'un territoire en tenant compte de son hinterland, sur base d'une approche systémique, visant à créer un cadre flexible, ouvert et adaptable pour un développement urbain durable et dynamique.

6.2. Les participants doivent exprimer une vision générale et prospective sur :

- la prise en compte des besoins et aspirations des citoyens, des acteurs économiques et des Autorités locales ;
- les fonctions qui peuvent s'y implanter, en adéquation avec les atouts et les faiblesses spécifiques du site; par ex. : noyaux de logement, zonings d'activités, équipements collectifs ou communautaires, de services ou de loisir, etc. ;
- le positionnement par rapport au centre urbain actuel de Liège : connexions ? interactivités ? développement indépendant ou complémentaire ? etc. ;
- les principes de circulation et d'accessibilité en vue d'assurer une mobilité en voiture, à vélo et à pied compatible avec la vie urbaine ;
- le questionnement des artères de pénétration dès lors que la ville se développe autour de ceux-ci;
- la prise en compte des éléments naturels et climatiques, de la biodiversité, etc.
- la prise en compte des éléments importants du paysage urbain spécifique, notamment à partir des points de vue se dégageant du haut de la colline vers les pieds de coteaux et le fond de la vallée de la Meuse.

6.3. Les participants doivent compléter leur vision stratégique visée ci-avant (art. 6.2) par la conception d'un projet qui pourra être traité :

- soit à l'échelle méso sur l'ensemble du périmètre d'étude (plus ou moins 250 Ha) ;
- soit à l'échelle micro, en se focalisant sur un périmètre restreint de l'ordre de 20 à 30 Ha.

Le projet à l'échelle méso abordera l'ensemble des problématiques territoriales, fonctionnelles, paysagères et patrimoniales dans une dynamique temporelle, de telle sorte à établir une proposition d'organisation spatiale à l'échelle urbaine.

Le projet visant le périmètre à l'échelle micro vise à établir une proposition d'une esquisse urbanistique à l'échelle du quartier tout en l'intégrant dans le contexte général du périmètre d'étude.

Par exemple : une approche particulière de l'implantation d'un quartier de logements et/ou de bureaux en termes de configuration urbanistique, densité, impact environnemental et prise en compte des déplacements doux et des exigences de performance énergétique, nécessité de tenir compte de l'évolution des structures familiales et du vieillissement de la population, création d'ambiance et de mixité sociale et générationnelle, etc.

6.4. Les participants doivent traiter un aspect spécifique de la question du logement, par exemple : la relation entre espaces publics et privés, la prise en compte de l'évolution de la taille des ménages au cours de la vie, le logement «minimum»,… qu'ils détailleront sous forme graphique ou rédactionnelle. Ces propositions peuvent porter sur l'architecture, s'intéresser aux espaces publics ou encore aborder une dimension sociologique comme le vieillissement ou la pauvreté.

ARTICLE 7. Prix et gratification des lauréats

Le concours d'urbanisme récompensera plusieurs équipes de participants dont l'intervention sur le site proposé aura été jugée la plus pertinente.

Le concours attribuera au moins **trois prix** (dont un lauréat, une mention et un nominé), par ordre de préférence du Jury.

Le concours d'urbanisme gratifiera les lauréats nominés et primés en éditant leurs projets dans une publication de haute qualité, qui paraîtra dans l'année du Concours, ou l'année qui suivra.

En outre, les panneaux des projets nominés et primés pourront faire l'objet d'une exposition accessible au public qui se tiendra après la remise des prix. *(cf. Article 19.)*

ARTICLE 8. Conditions de participation

Le concours est réservé aux étudiants inscrits dans le cursus d'une **Faculté dispensant une formation supérieure en architecture** et/ou d'une université, institut ou établissement dispensant une formation en **urbanisme et/ou en aménagement du territoire, en géographie, en architecture du paysage, ou en sociologie urbaine**.

Aucune limite d'âge n'est fixée. Le Concours est ouvert aux étudiants de **dernière et/ou d'avant-dernière année**. Toutefois, si les responsables académiques d'un établissement jugent que leurs étudiants d'une autre année (par ex : 3e Baccalauréat) sont d'un niveau suffisant pour participer au Concours, celui-ci peut leur être ouvert.

L'inscription et la remise des documents de présentation des projets par les participants impliquent l'acceptation des clauses du règlement du concours par ceux-ci. Ils acceptent ainsi de se soumettre aux décisions du jury, seul compétent dans l'application du règlement dans le respect du sujet et de l'objet du concours.

ARTICLE 9. Formations d'équipes pluridisciplinaires

Les organisateurs du concours autorisent – et encouragent d'ailleurs – les équipes en compétition à travailler en interdisciplinarité, autant que possible, et poussent les étudiants des établissements concernés à chercher des complémentarités dans des disciplines autres que la leur, pour autant qu'elles soient mentionnées à l'article 8 du règlement. Il est également autorisé de mélanger des équipes en provenance de plusieurs établissements académiques différents. A cette fin, les organisateurs mettent à disposition des responsables des établissements les noms, coordonnées et spécialités de chacun des établissements à qui l'appel à candidatures a été ouvert.

Toutefois, cette recherche d'interdisciplinarité se fera sous la responsabilité propre des autorités académiques de chacun des établissements concernés, et il ne pourra être reproché d'aucune manière, aux organisateurs du concours, un éventuel échec ou une défaillance de cette expérience de transversalité.

L'organisation concrète du travail des équipes d'étudiants (réunions, rencontres, travaux en équipes,…) se fera sous leur pleine et entière responsabilité.

Chaque équipe comportera un minimum de 3 étudiant(e)s et un maximum de 10 étudiant(e)s.

ARTICLE 10. Frais de préparation du concours

Les frais inhérents aux réunions entre étudiants, et au suivi des séminaires mentionnés à l'article 12 (y compris frais de déplacements, de nourriture, de photocopies, d'achat de documentation,…) seront du ressort soit des autorités académiques des établissements, soit des équipes d'étudiants elles-mêmes. Toutefois, un budget limité de «fonctionnement» du concours pourrait être disponible ; il sera éventuellement mis à disposition des directions d'établissements, sur demande expresse de celles-ci, et après examen de la justification de cette demande par les organisateurs.

ARTICLE 11. Organisation de séminaires et de journées d'informations pour les équipes

Les organisateurs projettent la mise sur pied de deux à trois journées de formation et de séminaires, de rencontres et de visites guidées au cours de l'année académique, destinés à éclairer les étudiants sur les enjeux urbanistiques et paysagers du site, et à les aider à constituer l'analyse et le diagnostic préalable à la définition d'une option d'aménagement. Ces séminaires devraient également les aider à construire l'ébauche d'une proposition d'organisation spatiale à l'échelle urbaine / esquisse urbanistique pour tout ou partie du site concerné (à l'état d'un «plan masse» ou «Masterplan» ; *cf. article 6*).

Toutefois, si l'organisation des dits séminaires s'avère impraticable pour quelque raison que ce soit (difficulté de concilier les agendas, difficulté de trouver des orateurs compétents, difficultés techniques d'organisation,…), il ne pourra en être fait grief aux organisateurs.

A défaut, les informations utiles à diffuser aux équipes d'étudiants se feront par voie d'un autre canal (courrier, mail, site Internet,…).

Les organisateurs tenteront, autant que possible, de dégager des dates qui arrangent le nombre le plus élevé possible d'établissements concernés, sans que ceux-ci soient obligés de perturber ou modifier leur programme usuel de cours académiques.

Toutefois, les responsables d'établissements s'engagent, quant à eux, à tolérer une certaine latitude des horaires des cours habituels, de façon à libérer deux à trois jours sur l'année académique, lors desquels la totalité ou certains des étudiants seront autorisés à être dispensés des cours (si nécessaire), et à fréquenter les séminaires et formations évoqués.

A défaut, il est possible que les dits séminaires soient organisés un (ou des) samedi(s).

Les autorités académiques seront priées d'avertir leurs étudiants de cette éventualité.

En aucun cas, les organisateurs ne seront chargés de vérifier la présence effective des étudiants concernés à ces séminaires, ni ne devront être chargés de prendre des sanctions en cas d'absence de certains parmi eux.

ARTICLE 12. Modalités d'inscription - Présélection des équipes

L'inscription d'une équipe d'étudiants est éventuellement précédée par une présélection au sein de l'école, institut ou université, qui en définit le calendrier et les modalités. Le calendrier des présélections des établissements sera renseigné dans la convention de participation. Chaque établissement inscrit à l'aide d'un formulaire d'inscription 1 à 3 équipes d'étudiants maximum qui participeront au concours session 2012/2013 (clôture des inscriptions : 29 avril 2013 ou *cf. calendrier repris à l'Article 15.*) Chaque équipe d'étudiants désignera un de ses membres comme interlocuteur de l'organisateur et comme mandataire de l'équipe participante. La candidature est validée par une inscription obligatoire. L'inscription n'est considérée comme définitive qu'au dépôt dans le calendrier indiqué des documents du projet soumis au concours. (Voir Article 15)

ARTICLE 13. Anonymat

L'organisateur garantit l'anonymat des participants au Concours jusqu'à la clôture du travail du Jury et l'annonce publique des lauréats. Les modalités pratiques pour ce faire seront communiquées lors de l'envoi du dossier du site du Concours par l'organisateur aux établissements participants.

ARTICLE 14. Exclusion

L'organisateur examinera la conformité des documents soumis par les participants avec les prescriptions administratives du présent règlement. Le non-respect de celles-ci donnera lieu à l'exclusion de l'équipe concernée. L'organisateur notifiera, le cas échéant, cette décision motivée aux intéressés.

ARTICLE 15. Calendrier

DESCRIPTION	DEADLINE
Remise des dossiers du site du concours par l'organisateur aux établissements participants	15 octobre 2012
Inscriptions des équipes d'étudiants par les établissements	calendrier interne *
Présélection par les établissements	calendrier interne *
Composition du jury	15 avril 2013
Inscriptions – clôture	29 avril 2013
Remise des projets sous format électronique par les participants à l'organisateur - clôture	25 août 2013
Réalisation des panneaux par l'organisateur	5 septembre 2013
Jury	Vers le 15 septembre 2013
Annonce des nominés – campagne de presse	Vers le 20 septembre 2013
Manifestation de remise des prix	Fin septembre ou début octobre 2013
Exposition des travaux	Octobre-novembre 2013
Publication d'un ouvrage en édition de qualité reprenant les projets primés et nominés	Mars 2014

* le calendrier interne de cette étape du Concours sera renseigné dans la convention de participation propre à chaque établissement.

ARTICLE 16. Documents à soumettre par les concurrents

La remise des documents par les participants à l'organisateur, en vue de leur examen par le Jury, se déroulera en une seule étape. La MRAU prendra en charge l'impression des panneaux de présentation (maximum 6 panneaux/équipe), ceci afin de garantir la qualité d'impression et une homogénéité des projets qui seront présentés aux membres du Jury International.

Les modalités pratiques de cette remise seront communiquées en temps utile (au plus tard fin juin 2013), mais les principes de celle-ci sont établis ci-après : les concurrents remettront les documents suivants à l'organisateur (date ultime de remise : **le 25 août 2013 à 16h**, au Secrétariat de l'UWA, rue de l'Ange, 48 à 5000 Namur) :

- Planches de présentation du projet sous forme numérique (6 pages maximum, format numérique PDF, 10 Mb maximum pour une reproduction papier au format A1), en format «portrait» (pas «paysage» !). Ces planches devront être anonymes ; si, par quelque moyen que ce soit, il s'avère possible de reconnaître l'identité des auteurs à partir de la lecture de ces planches, l'équipe participante sera automatiquement disqualifiée.
- Une fiche d'identification reprenant les mentions suivantes : le nom du /des participant(s), l'établissement, l'année d'étude ou de diplôme, l'adresse de contact, l'éventuel nom du projet et le numéro d'inscription (fourni de telle manière qu'il permettra de garantir l'anonymat des participants, selon les modalités pratiques qui seront communiquées en temps utile, cf. Article 10).
- Un CDROM comprenant les documents présentés susmentionnés.

La MRAU réalisera, sous sa responsabilité et à ses frais, la reproduction des planches de présentation susmentionnées de chacune des équipes sur le support de 6 panneaux légers et rigides, pour la date ultime du 5 septembre 2013, à partir des documents numériques fournis. La MRAU ne peut être tenue responsable d'un éventuel défaut de reproduction des dits panneaux, au cas où les documents numériques remis par les équipes ne correspondraient pas exactement aux prescriptions édictées ci-dessus (dimensions, logiciel, taille du document,…), ou aux éventuelles précisions techniques complémentaires qui seront diffusées avant la fin juin 2013 à chacune des équipes concurrentes.

La MRAU organisera la présentation des planches de chacune des équipes à destination de leur examen par les membres du jury, en veillant à respecter l'anonymat des équipes (qui seront désignées par leur numéro d'inscription).

Les membres du jury disposeront d'un temps relativement restreint ; il est donc demandé aux participants de veiller à la concision de l'exposé de leur projet ; la durée de l'exposé est limitée à 20 minutes, et 15' sont réservées pour les questions émanant des membres du jury. L'orientation et l'échelle doivent être spécifiées sur les plans.

Les textes et légendes doivent être en français.

Les documents transmis doivent être emballés et comporter sur l'emballage, le numéro d'inscription de l'équipe concurrente.

ARTICLE 17. Composition du jury

Le jury sera composé d'un nombre minimum de 7 personnes, dont :

- des professionnels reconnus internationalement dans les domaines de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire, de l'architecture, du paysage, de la géographie.

- des représentants de différents organismes publics (hormis l'administration régionale wallonne) pourront éventuellement en faire partie.

Il sera, autant que possible, recherché une parité des différentes professions, fonctions, mais également du genre et de l'âge des membres du jury. A titre d'exemple :

- un urbaniste de renommée internationale ;
- un architecte de renommée internationale ;
- un représentant de la Chambre des Urbanistes ;
- un représentant de l'Union Wallonne des Architectes ;
- un représentant du Ministre de l'Aménagement du territoire ;
- les maîtres architectes bruxellois ou flamand.

En outre, un délégué représentant le corps enseignant des établissements participants pourra assister aux délibérations du jury, sans droit d'intervenir dans le jugement. Les modalités pratiques de cette représentation seront communiquées en temps utile aux établissements concernés.

Le jury élit son Président en son sein.

Le jury est souverain dans son jugement.

Le secrétariat du jury est assuré par un représentant de la MRAU.

La composition définitive du jury sera établie pour le 15 avril 2013 et sera communiquée en temps utile aux établissements participants et diffusée sur le site de la MRAU, www.mrau.be.

Le jury examinera uniquement le contenu des 6 panneaux. Aucune pièce supplémentaire ne sera prise en compte.

Le jury ainsi que toute personne impliquée d'une façon ou d'une autre dans le travail du jury sera tenue au secret concernant les délibérations du jury.

ARTICLE 18. Critères de jugement

Les critères de jugement des projets participants sont:

- 1er critère: Pertinence de la réflexion territoriale, maîtrise du contexte bâti et non bâti, des fonctions urbaines ainsi que des enjeux de mobilité au regard du développement durable.
- 2e critère: Qualité de la composition urbanistique sous l'angle de la structuration des quartiers, du paysage urbain, de l'aménité des espaces publics et privés, et du traitement apporté à ceux-ci.
- 3e critère : Pertinence et qualité de la réponse apportée à la problématique du logement choisie par les candidats.
- 4e critère: Qualité de la communication : clarté de l'expression des idées et des conceptions, lisibilité de la proposition dans les documents déposés, attractivité du lay-out, qualité des éléments graphiques ou photographiques.

ARTICLE 19. Annonce des résultats – Remise de prix - Exposition des projets

L'annonce des nominés du concours aura lieu fin septembre 2013 et fera l'objet d'un communiqué de presse. Aucune information ne sera diffusée, auprès de qui que ce soit, avant cette date, de façon à garantir la confidentialité des débats du jury.

Une séance publique de proclamation des résultats et de remise de Prix en présence des représentants des cabinets ministériels impliqués, de l'administration régionale compétente, des communes concernées, des établissements et universités se déroulera à une date qui sera fixée et communiquée ultérieurement.

En fonction de la qualité des présentations, l'organisateur se réserve la possibilité d'exposer, dans un lieu approprié et avec mention des identités des lauréats, les projets primés et si possible l'ensemble des projets présentés après l'annonce des résultats.

ARTICLE 20. Publication

Les projets nominés et primés feront, sous réserve de l'obtention du budget nécessaire, l'objet d'une publication qualitative. Ils pourront également être diffusés sur le site www.uwa.be.

ARTICLE 21. Propriété et utilisation des documents de présentation des projets fournis par les participants

Les participants conservent tous les droits de propriété intellectuelle, y compris le droit d'auteur, en ce qui concerne le contenu des présentations.

L'organisateur est autorisé à reproduire et à utiliser les documents, au complet ou en partie, à des fins éducationnelles, promotionnelles (non commerciales) ainsi qu'à les mettre à la disposition de son personnel ou de tiers, en vue de travaux de recherche, sans accord préalable des auteurs de projet et ce, sans rémunération pour les droits d'auteur.

ARTICLE 22. Responsabilité de l'organisateur

L'organisateur se réserve le droit, quel qu'en soit le motif, d'écourter, de proroger, de reporter, de modifier ou d'annuler le présent Concours. Il s'engage à en informer les participants, mais sa responsabilité ne pourrait être engagée de ce fait.

ARTICLE 23. Dispositions diverses

La transmission des documents de présentation du projet sont à charge des participants, et sous leur responsabilité.

L'organisateur ne peut être tenu pour responsable du délai de remise des projets et décline toute responsabilité en cas de perte ou de détérioration des documents envoyés.

ARTICLE 24. Litiges et recours

Toute question portant sur le contenu des documents du Concours, du règlement ou de leur interprétation est uniquement du ressort des organisateurs et leur avis sur ces questions est sans appel.

Tout litige éventuel qui survient au cours de l'élaboration du projet, objet du Concours, pourra être soumis à l'arbitrage du CFGOA, Conseil francophone et germanophone de l'Ordre des Architectes de Belgique, et ce, à condition que la demande d'arbitrage soit introduite officiellement par le Pouvoir Organisateur de l'établissement d'enseignement ayant inscrit des participants au Concours, au plus tard 15 jours ouvrables avant la tenue du jury. Passé ce délai, le recours à l'arbitrage ne sera plus admis.

Aucun litige ne sera porté devant les juridictions de l'ordre judiciaire. L'avis arbitral sera sans appel. En cas d'arbitrage en sa défaveur, l'organisateur ne pourra être tenu au paiement d'aucune indemnité que ce soit.

Le jugement du jury est sans appel.

Fait à Namur, le 12 février 2013

Samenvatting

Dit werk stelt het verloop voor van de **2de editie** van een **stedenbouwkundige wedstrijd voor studenten** tijdens het academiejaar 2012-2013 in Franstalig België, alsook de **21 deelnemende projecten**, waarvan **1 laureaat en 3 ex æquo vermeldingen**. (Een eerste publicatie werd reeds in maart 2013 uitgegeven met de voorstelling van de resultaten van de 1ste editie die georganiseerd werd tijdens het academiejaar 2011-2012).

Deze wedstrijd is een initiatief van de Minister van Leefmilieu, Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit van de Waalse regering. De praktische organisatie werd toevertrouwd aan bvba Union Wallonne des Architectes, in het kader van haar openbare gesubsidieerde opdracht met als titel "Regionaal Huis van de Architectuur en de Stedenbouw".

De wedstrijd richt zich tot masterstudenten die als reguliere student ingeschreven zijn aan de hogescholen of universiteiten van de Waals-Brusselse Federatie die een opleiding in Architectuur, Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening, Geografie en Landschapsarchitectuur aanbieden. De wedstrijd heeft enerzijds als doel de creativiteit en de vrijheid van geest van de studenten in deze verschillende opleidingen in de schijnwerpers te zetten. Anderzijds wil zij hen aan het denken zetten door een open debat op te wekken over het stedelijk model dat het best aansluit bij de evoluties van onze maatschappij op korte en lange termijn. Deze 2de editie was een succes: 13 faculteiten of instellingen, verspreid over Brussel en Wallonië, schreven zich in bij de start (10 stelden in fine kandidaten voor) en 21 groepen (op 29 aan het begin) legden hun projecten in september 2013 ter goedkeuring voor aan een internationale jury, samengesteld door de UWA.

De wedstrijd werd in september 2012 in het leven geroepen met als titel ***"Régénération urbaine"***. Deze editie draaide om de identificatie van de toekomstvisies voor de stedenbouwkundige ontwikkeling in de 21ste eeuw en de formulering van concrete voorstellen van "régénération" van de oude stadsstructuur voor een plaats net buiten een grote stad gelegen. Deze plaats, met een oppervlakte van +/- 250 ha, en ongeveer 4400 inwoners, bevindt zich in de noordwestelijke rand van de stad Luik, in de gemeenten Ans, Saint-Nicolas, Grâce-Hollogne en Luik.

De studenten dienden rekening te houden met de belangrijke mutaties van deze oude industriezone, gelegen aan één van de hoofdtoegangen tot de stad, aan de kruispunten van de autosnelwegen Luik-Brussel met de autoroute de Wallonie, aan de spoorwegverbinding met Brussel en Antwerpen, alsook de spoorlijn van de TGV Parijs-Keulen. Deze zone zal belangrijke veranderingen doormaken: de bouw van een groot verplegingscentrum, vermoedelijke uitbreiding van het openbaar vervoer (de tram), vastgoedprojecten voor huisvesting, nieuwe bedrijfsterreinen, herbestemming van de oude mijnsites, de creatie van groene zones en openbare ruimten.
Alle deelnemende projecten waren het resultaat van de academische ijver van de studenten gedurende het jaar en werden beoordeeld in het kader van het studieprogramma van hun faculteit of instelling. Bepaalde groepen maakten deel uit van een preselectie binnen hun eigen instelling.

Een internationale multidisciplinaire jury vergaderde samen gedurende twee dagen in september 2013 in Namen. De jury heeft het door alle studententeams geleverde werk beoordeeld en enkele suggesties ter verbetering van de volgende editie geformuleerd. De jury heeft in het bijzonder de nadruk gelegd op de kwaliteit van de organisatie.

De resultaten werden pas onthuld ter gelegenheid van de openbare proclamatie, gehouden op 24 oktober 2013 in de prachtige Balzaal van het CROWNE PLAZA hotel te Luik, voor een publiek van meer dan 200 personen.

Na een korte uiteenzetting van de omstandigheden waarbinnen de Stedenbouwkundige wedstrijd voor studenten verlopen is, hebben de Voorzitter van de UWA, Robert Treselj en de Ondervoorzitter, Joël Coupez, het woord gegeven aan de Waalse Minister van Ruimtelijke Ordening en aan de vertegenwoordigers van de jury om de prijzen bekend te maken en uit te reiken aan de laureaten en eervolle vermeldingen. Deze studenten werden hartelijk gefeliciteerd door de Minister en kregen een warm applaus van het enthousiaste publiek.

De avond werd verdergezet met een gezellige receptie en het publiek kreeg de mogelijkheid om de 21 ingezonden projecten nauwkeurig onder de loep te nemen.

De Minister en de bestuurders van de UWA hadden ruim de tijd om verder te praten, zowel met de studenten en hun docenten, alsook met de leden van de jury.

Zusammenfassung

Dieses Werk präsentiert die Entwicklung der **2. Ausgabe** eines **Stadtplanungswettbewerbs für Studenten** im französischsprachigen Belgien während des Studienjahrs 2012-2013 sowie die **21 Teilnehmerprojekte**, darunter **ein Preisträger und drei gleichrangige lobende Erwähnungen**.

(Eine erste Veröffentlichung wurde bereits im März 2013 herausgebracht. Darin wurden die Ergebnisse der 1. Ausgabe vorgestellt, die im Studienjahr 2011-2012 stattfand.)

Dieser Wettbewerb geht auf eine Initiative des Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Mobilität der Regierung Walloniens zurück. Die praktische Durchführung wurde der VoG *Union Wallonne des Architectes* (Vereinigung wallonischer Architekten – UWA) im Rahmen ihres subventionierten öffentlichen Auftrags mit dem Titel *„Maison Régionale de l'Architecture et de l'Urbanisme"* (Regionales Haus für Architektur und Stadtplanung) anvertraut.

Der Wettbewerb richtet sich an Studenten im Master, die regulär bei einer Hochschule oder Universität in der Föderation Wallonien-Brüssel eingeschrieben sind, die Studien im Bereich Architektur, Stadtplanung und Raumordnung, Geografie und Landschaftsarchitektur anbietet.

Ziel ist es, auf die Kreativität ebenso wie auf die Freiheit des Geistes der Studenten in den unterschiedlichen Disziplinen aufmerksam zu machen und ihre Reflexionsfähigkeit zu fördern, indem zu einer offenen Diskussion über das am besten an die lang- und mittelfristigen Entwicklungen in unserer Gesellschaft angepasste städtebauliche Modell angeregt wird.

Diese 2. Ausgabe hatte großen Erfolg: Angemeldet hatten sich anfänglich 13 Fakultäten bzw. Einrichtungen aus Brüssel und Wallonien (10 schlugen letztendlich Kandidaten vor) sowie 21 Teams (am Anfang 29), die ihre Projekte im September 2013 zur Bewertung durch eine internationale Jury, die durch die UWA eingeladen wurde, vorgestellt haben.

Diese Ausgabe des Wettbewerbs startete im September 2012 unter dem Titel ***„Régénération urbaine"*** (Urbane Regeneration). Es ging darum, Zukunftsvisionen für die urbane Entwicklung im 21. Jahrhundert zu finden und konkrete Vorschläge zur „Regeneration" der alten Stadtstruktur eines Geländes im Randbezirk einer Großstadt abzugeben. Dieses Gelände hat eine Fläche von +/- 250 ha und etwa 4.400 Bewohner. Es befindet sich in der nordwestlichen Peripherie von Lüttich in den Gemeinden Ans, Saint-Nicolas, Grâce-Hollogne und Lüttich.

Berücksichtigen mussten die Studenten dabei die bedeutenden Veränderungen in diesem alten Industriegebiet zwischen den Haupteinfahrten in die Stadt an der Kreuzung der Autobahnachse Lüttich-Brüssel mit der Autobahn Walloniens, den Bahnstrecken Richtung Brüssel und Anvers sowie der Linie des TGV Paris-Köln. In diesem Gebiet werden bedeutende Entwicklungsmaßnahmen durchgeführt: der Bau eines großen Krankenhauses, wahrscheinlich ein Ausbau der Struktur des öffentlichen Nahverkehrs (Straßenbahn), Immobilienprojekte für Wohnkomplexe, Industriegebiete, Neuzuteilung von Bergbaustätten sowie die Schaffung von Grünflächen und öffentlichen Räumen.

Alle Wettbewerbsprojekte waren das Ergebnis akademischer Arbeiten der Studenten während des Jahres und wurden im Rahmen des Studiengangs an ihrer Fakultät oder ihrem Institut bewertet. Einige Teams durchliefen in ihren Einrichtungen eine Vorauswahl.
Eine internationale interdisziplinäre Jury kam an zwei Tagen im September 2013 in Namur zusammen. Die Jury hat die von den Teams vorgelegten Arbeiten bewertet und Verbesserungsvorschläge für Folgeveranstaltungen abgegeben. Die Jury hat vor allem die Organisationsqualität hervorgehoben.

Die Ergebnisse wurden erst bei der feierlichen Bekanntmachung am 24. Oktober 2013 veröffentlicht, die im „Salle de Bal" des Hotels CROWNE PLAZA in Lüttich vor einem Publikum von über 200 Personen stattfand.

Nach einer kurzen Zusammenfassung der Bedingungen, unter denen der Stadtplanungswettbewerb für Studenten stattfand, haben der Präsident der UWA, Robert Treselj, und der Vizepräsident, Joël Coupez, es dem wallonischen Minister für Raumordnung und den Vertretern der Jury überlassen, die Preisträger bekannt zu geben und den siegreichen und lobend erwähnten Teams ihre Preise zu überreichen. Diesen wurde herzlichst vom Minister gratuliert – unter großem Beifall des begeisterten Publikums.
Der Veranstaltung folgten ein geselliger Empfang und die Möglichkeit für die Öffentlichkeit, die 21 Projekte des Wettbewerbs zu begutachten.

Der Minister und die Organisatoren der UWA konnten sich ausgiebig mit den Studenten, ihren Professoren sowie mit den Jurymitgliedern unterhalten.

Abstract

This document gives an overview of the **2nd edition of the Urban Planning and Development competition for students** organised in Wallonia during the academic year 2012-2013, and also presents the **21 projects drawn up by the participants, from which 1 was declared the winner and 3 projects were placed equally as runners-up**.

(An initial report had already been published in March 2013, presenting the results of the 1st edition, which took place during the academic year 2011-2012.)

This Competition is an initiative of the Minister of Environment, Land-Use Planning and Mobility of the Walloon Government. The practical organisation was entrusted to the non-profit organisation, *Union Wallonne des Architectes*, within the context of its subsidised public mission called *"Maison Régionale de l'Architecture et de l'Urbanisme"*.

The Competition is open for Master's students who are enrolled in the higher education establishments or university institutions in the Wallonia-Brussels Federation, where courses are offered for subjects like Architecture, Urban Planning and Land-Use Planning, Geography and Landscape Architecture.

The intent of this competition is to highlight the students' creativity and freedom of thought in these various disciplines, and also to encourage their abilities of reflection by organising an open debate regarding the urban model best suited for the short and medium term development of our society.

This 2nd edition has been a great success; in the beginning, 13 universities or institutions situated in Brussels and Wallonia had registered (in the end, 10 of them provided candidates) and 21 teams (out of the initial 29) presented their projects in September 2013 to an international Jury which had been invited by the UWA.

The Competition started in September 2012, and this edition was called ***"Urban Regeneration"***. The purpose of this edition was to identify visions for the future of urban development in the 21st century and to devise concrete solutions for the "regeneration" of the old urban tissue, for a site located in a peri-urban zone of a major city. This site, with a surface area of +/- 250 ha, and about 4,400 inhabitants, is located on the North-Western outskirts of Liege, in the municipalities of Ans, Saint-Nicolas, Grâce-Hollogne and Liege. The students had to take into account the major developments of this former industrial zone, which is situated at one of the main entrances of the city, at the junction between the Liege-Brussels highway and the Wallonia highway, at the railway junctions towards Brussels and Anvers as well as the Paris-Köln TGV line. This zone is slated to experience major developments, such as: construction of a major hospital centre, probable structuring extension of the public transport (tram), building projects for housing areas, business parks, reallocation of old mining sites, creation of green spaces and public spaces.

All the projects in the competition were the culmination of the academic work done by the students over the course of the year, and were listed as a part of the syllabus of their university or institute. Some teams had gone through a pre-selection process within their institute.

An international multidisciplinary jury had convened in Namur for two days in September 2013. The Jury assessed the work submitted by all the student teams and suggested a few changes in order to improve the next edition. The jury especially focused on the quality of the organisation.

The results were declared during the public announcement event on 24th October 2013, which took place in the "Salle de Bal" of the CROWNE PLAZA hotel in Liege, in front of an audience of more than 200 people.

After briefly reiterating the conditions in which the Urban Planning and Development competition for students was conducted, the President of the UWA, Robert Treselj, and Vice President Joël Coupez invited the Walloon Minister of Environment, Land-Use Planning and Mobility and the Jury members to declare the winners and award the prizes to the winning team and the runners-up. They were congratulated warmly by the Minister and received a hearty applause from the enthusiastic audience.

The evening continued with a convivial reception, and the spectators were given some time to examine the 21 projects in the competition.

The Minister and the UWA administrators were then able to freely discuss matters with the students, their teachers and also the Jury Members.

Remerciements

La tenue de cette deuxième édition du Concours n'aurait pas été possible sans la participation et le soutien de nombreuses personnes :

le Ministre wallon de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, qui a initié le Concours, ainsi que ses collaborateurs : Michel Dachelet, Chef de Cabinet adjoint, Responsable Cellule Planification régionale et Projets, Gilles Caigniet, Responsable Cellule Permis et Jehanne Jancloes, Cellule communication ;

les Établissements d'enseignement de la Fédération Wallonie-Bruxelles qui ont accepté de participer au concours ;

les enseignants qui ont encadré leurs étudiants pour qu'ils livrent le meilleur de leur savoir-faire et de leur art ;

les étudiants dont nous vous présentons les projets ;

le Jury international sous la présidence de Pierre Philippart de Foy, entouré des autres membres : Jean-Pierre Feugas, Baudouin Germeau, Tony Mangone, Anne Norman et Joao Pereira Teixeira,
assistés de Stéphane Posty, Secrétaire du Jury et Administrateur de l'UWA ;

les orateurs des différents services universitaires, administratifs et des organismes ou institutions qui ont présenté des exposés concernant la zone d'étude, en accompagnement des visites du site organisées pour les étudiants ;

la Maison Régionale de l'Architecture et de l'Urbanisme qui a œuvré à la mise en place : Thierry De Bie, Marie-Astrid Lissoir et Sandrine Tilmant ;

l'Union Wallonne des Architectes, notamment les Administrateurs : Robert Treselj, Président, Joël Coupez, Vice-président, Christian Dubois, Chargé de mission, et Pierre Lemineur ;

la Société coopérative d'assurances AR-CO de la RC professionnelle des concepteurs du secteur de la construction (architectes et ingénieurs-architectes, architectes paysagistes, urbanistes, etc.) qui a accordé son soutien à l'organisation de la soirée de proclamation des résultats.

Notes

L'UWA, Union Wallonne des Architectes,
est une asbl fondée en 2008. Parmi ses buts :
agir pour la sauvegarde et la promotion
des intérêts professionnels, sociaux et culturels
des architectes et promouvoir la qualité
de la production architecturale en Wallonie.

La MRAU, Maison Régionale de l'Architecture et de l'Urbanisme,
est une mission subsidiée confiée à l'UWA
par l'AGW du 15/05/08.
Elle vise à mettre en place des moyens en vue
de *« la sensibilisation et l'implication des architectes professionnels aux enjeux et aux dispositions décrétales et réglementaires de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme »*
(cf. article 256.1 du CWATUPe)

Le Bureau exécutif de l'asbl UWA a la responsabilité, notamment, des activités de la MRAU, dont le travail quotidien est effectué par une équipe composée d'un chargé de mission et d'une assistante administrative.

Le Bureau exécutif peut aussi compter sur les membres effectifs et suppléants du Conseil d'Administration ainsi que sur des conseillers et collaborateurs externes, pour la plupart membres actifs de l'asbl.

Dans le cadre de sa mission MRAU, l'UWA a organisé avec l'aide des autorités de la Wallonie les deux éditions du **Grand Prix d'Architecture de Wallonie** (2010 et 2012) ainsi que les deux éditions du **Concours d'Urbanisme pour Étudiants** (2010-2011 et 2012-2013).
L'initiative revient au Ministre wallon de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité.
Un **Colloque basé sur un *« Recueil de bonnes pratiques en matière de logement privé innovant en Wallonie »*** a également été organisé en 2010, soutenu par le Ministre wallon du Développement durable, de l'Énergie, du Logement et de la Fonction publique.

Plus d'infos : www.uwa.be


N






Wallonie